

2017

DOCUMENTO DE GESTIÓN ANUAL



Jefatura de Contratos Aeroportuarios

OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura
de Transporte de Uso Público.

CONTENIDO

JEFATURA DE CONTRATOS AEROPORTUARIOS.

Visión y Misión

Valores

Organigrama

EQUIPO HUMANO.

Aeropuertos Concesionados.

Resultados de las operaciones de los aeropuertos supervisados.

I. INFRAESTRUCUTRA AEROPORTUARIA.

II. CUMPLIMIENTO DEL PLAN ANUAL DE SUPERVISIÓN.

2.1 Inspecciones.

2.2 Reuniones de Trabajo.

2.3 Supervisión de Gabinete.

III. ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA.

3.1 Mandatos de Acceso.

3.2 Modificación del REMA.

3.3 Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso.

3.4 Gestión de Proyectos de Adenda a Contratos de Acceso.

IV. GESTIÓN DE CONTRATOS DE SUPERVISIÓN.

V. MODIFICACIÓN O RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE CONCESIÓN.

VI. INVERSIONES RECONOCIDAS.

VII. DETERMINACIÓN DEL COFINANCIAMIENTO.

7.1 Aeropuertos del Perú S.A.

7.2 Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

VIII. NIVELES DE SERVICIO EN AEROPUERTOS.

8.1 Lima Airport Partners S.R.L.

8.2 Aeropuertos del Perú S.A.

8.3 Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

IX. APORTACIONES POR REGULACIÓN.

X. GESTIÓN ORIENTADA AL USUARIO.

11.1 Atención de Reclamos.

XI. FUNCIÓN FISCALIZADORA Y SANCIONADORA.

12.1 Procesos Administrativos Sancionadores.

12.2 Penalidades.

Resumen Ejecutivo

La Jefatura de Contratos Aeroportuarios, pasó de tener un enfoque basado en la infraestructura, antes Jefatura de Aeropuertos, a un enfoque basado en la gestión de riesgos a partir de la matriz de riesgos de cada Contrato de Concesión. La Jefatura de Contratos Aeroportuarios además de supervisar el estricto cumplimiento de lo estipulado en los Contratos de Concesión en Aeropuertos de manera ética, imparcial y técnica, también se encarga de la determinación del Aporte por Regulación y la Retribución al Estado que pagan las entidades prestadoras de aeropuertos.

Así, en el 2017, de acuerdo al Plan Anual de Supervisión de se programaron 284 actividades de supervisión en materia aeroportuaria, de las cuales el 40% corresponde a la modalidad de inspección (supervisión en sus propias instalaciones o en la infraestructura que administre la Entidad Prestadora), el 51% corresponde a la modalidad de supervisión de gabinete y el 9% corresponde a reuniones de trabajo (realizadas por los supervisores de inversiones).

En relación al Acceso a la infraestructura de Transporte de Uso Público en materia aeroportuaria, en el año 2017, OSITRAN emitió cuatro (04) Mandatos de Acceso a solicitud de los usuarios intermedios, para el acceso a facilidades esenciales para prestar los servicios esenciales de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Oficina Operativa, Oficina Operativa-Área Gris y Counter) y mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas (Estación en Línea) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Asimismo, se resolvió se modifique el REA de CORPAC y el REA de ADP.

Por otra lado, es importante indicar que, en vista al evidente cambio en el sector de transporte aeroportuario, portuario y vías férreas, crecimiento de la demanda, modelos de negocios y cambios tecnológicos, a fines del año 2017 el OSITRAN conformó el Grupo de Trabajo con la finalidad que este realice la revisión integral de dicho marco normativo a fin de identificar aquellos puntos

que se considere se encuentren desfasados o que no están cumpliendo con el objetivo del REMA

En el marco del REMA, se evaluó y emitió opinión a 227 proyectos de Contrato de Acceso y 96 proyectos de adenda a los Contratos de Acceso.

En materia de reconocimiento de inversiones, se reconocieron un monto total de US\$ 19,5 millones de dólares americanos, correspondiendo las inversiones a la concesión del Primer Grupo de Aeropuerto de Provincias con US\$ 9,24 millones y del Aeropuertos Internacional Jorge Chávez con US\$ 10.24 millones. El Segundo Grupo de Aeropuerto de Provincias no realizó ninguna inversión durante el año 2017.

Durante este año 2017, se efectuó la contratación de una empresa de prestigio internacional para la medición conjunta de los niveles de servicio en las tres concesiones aeroportuarias (Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - AIJCH, Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos), lo cual permite que OSITRAN se beneficie de las economías de escala y realice un seguimiento constante del cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y niveles de servicio IATA.

En relación a la determinación del Cofinanciamiento referido al concepto PAMO en el año 2017, Aeropuertos Andinos del Perú S.A. pago a favor del Concedente la suma de US\$ 3,2 millones, referido al excedente obtenido de la aplicación de la fórmula del Cofinanciamiento Operacional. El concesionario Aeropuertos del Perú S.A. recibió como cofinanciamiento del Estado un total de US\$ 1,7 millones.

Cabe señalar que AAP, en el año 2017, recibió por Pago por Obras (PAO) un monto de US\$ 304,879 dólares; respecto a Pago por Obras Obligatorias (PPO) no se realizó ningún pago a favor del Concesionario; y, Mantenimiento Correctivo (MC) un monto de US\$ 29,231.24 dólares. Asimismo, en el caso de ADP, se autorizó el pago de S/ 17.3 millones por las cuotas PAO de obras del Periodo Inicial. Asimismo, en relación al Mantenimiento Periodo (1 y 2), se

aprobó el pago S/ 17,8 millones. El pago CRPAOs correspondientes al Aeropuerto de Pisco es de US\$ 8,3 millones.

Durante el 2017, el pago por aporte por regulación de las entidades prestadoras registro un incremento de 7.0% en relación al 2016, al pasar de 16,5 millones a 17,7 millones.

En el 2017, se impusieron sanciones a las entidades prestadoras por un monto total equivalente a S/ 534,093 correspondiente a un total de 2 expedientes tramitados en los que se determinó la existencia de infracción. Asimismo, las penalidades aplicadas por el OSITRAN a los concesionarios aeroportuarios totalizaron un monto equivalente a S/ 351 mil, correspondiente a un expediente tramitado, donde se determinó la existencia de incumplimiento de las obligaciones establecidas en los Contratos de Concesión.

Finalmente, El OSITRAN emite opinión técnica no vinculante a los proyectos Adenda de Contratos de Concesión propuestas por el Concesionario y el Concedente. En el año 2017 OSITRAN emitió opinión técnica favorable respecto de la propuesta de Adenda 7 al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Asimismo, OSITRAN acordó por mayoría, dar opinión técnica favorable en mayoría respecto del proyecto de Adenda N° 01 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.

En general el año 2017 fue un año de cambios y de nuevos retos para la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, la cual se encuentra alineado con los objetivos y valores institucionales.

Atentamente,

Danilo Campos Flores

Jefe de Contratos Aeroportuarios

JEFATURA DE CONTRATOS AEROPORTUARIOS

De acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM de fecha 28 de febrero de 2015, la JCA es la unidad orgánica responsable de administrar, conducir y coordinar la ejecución de las actividades de supervisión relacionadas con la explotación de la infraestructura de transporte de uso público efectuada a las entidades prestadoras en materia aeroportuaria.

La Jefatura de Contratos de Aeropuertos tiene entre sus principales funciones, las siguientes:

- Proponer, controlar y coordinar la ejecución de los procesos y las actividades de supervisión referidas a la explotación de infraestructura aeroportuaria, verificando el cumplimiento de las entidades prestadoras respecto de los aspectos comerciales y administrativos, económicos – financieros, estándares de calidad y niveles de servicio, operación y mantenimiento de la infraestructura, inversiones pactadas en los contratos de concesión, así como la idoneidad en la prestación del servicio, según corresponda.
- Evaluar, controlar y monitorear el cumplimiento de las obligaciones contractuales, legales, técnicas y administrativas por parte de las empresas supervisoras o terceros.
- Administrar y verificar el cumplimiento del REMA y del REA de las entidades prestadoras, emitir opinión y proponer la emisión de los mandatos de acceso, así como elaborar y proponer las bases para la subasta de acceso para la facilidad esencial, en el ámbito de su competencia.
- Informar respecto del cumplimiento de los reglamentos de solución de reclamos de usuarios de las entidades prestadoras.

- Coordinar y proponer la determinación del monto por concepto de retribución al Estado y las aportaciones por regulación.
- Evaluar, aprobar y remitir a la Jefatura de Fiscalización los informes de incumplimiento por parte de las entidades prestadoras y empresas concesionarias, así como de las empresas supervisoras o terceros.

Asimismo se encarga de la gestión de la matriz de riesgos de los contratos de concesión, de los cuales dicha asignación de riesgos en los contratos corresponde a las diferentes entidades estatales, asumir los riesgos propios de su carácter público y de las funciones que le correspondan y a los concesionarios, aquellos riesgos en los cuales se encuentran en mejor posición para su correcta administración, con miras al cumplimiento de los objetivos de los contratos y del cumplimiento de su actividad.

Se han considerado para el accionar operativo de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios – OSITRAN, los siguientes lineamientos, aprobados en el Plan Estratégico Institucional 2015-2017¹.

Visión

“Promovemos que el país cuente con una infraestructura de transporte de uso público de calidad, accesible y segura”.

Misión

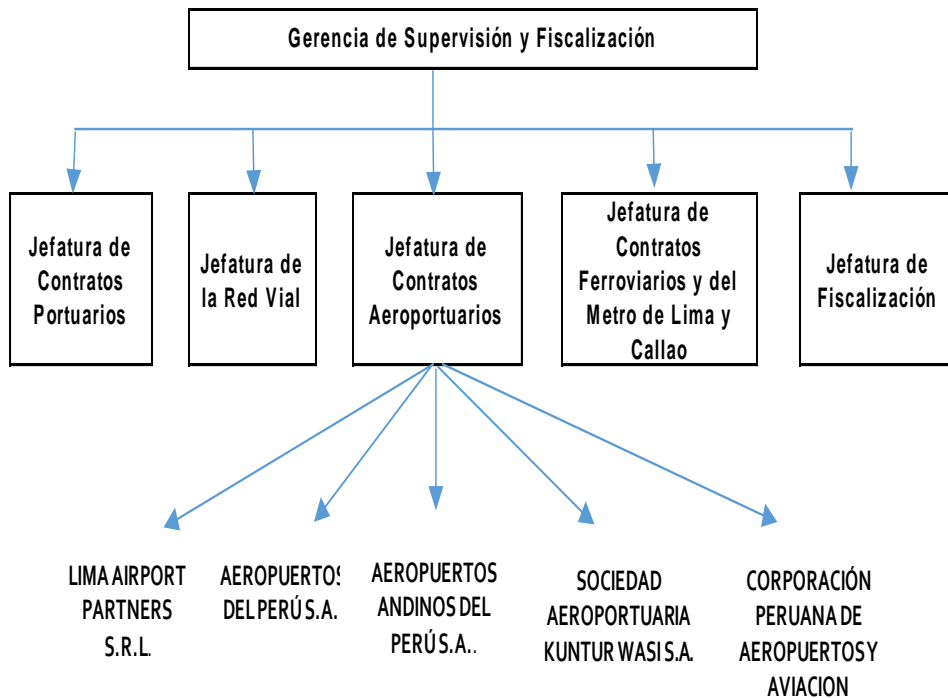
“Organismo regulador técnico que exista para garantizar el funcionamiento eficiente de los mercados que ofrecen servicios de infraestructura de transporte de uso público, mediante la regulación y supervisión de las entidades prestadoras, en beneficio de los usuarios, Estado y empresas concesionarias”.

Valores

- **Excelencia:** Orientar la gestión al logro de los objetivos en la oportunidad requerida y al menor costo para la institución y sociedad en su conjunto, aplicando criterios técnicos y la creatividad en la mejora continua de los procesos.
- **Imparcialidad:** Tomar las decisiones en beneficio de la sociedad en su conjunto, respetando los intereses de cada una de las partes.
- **Compromiso:** Actuar identificados con el organismo, sus principios, funciones y objetivos de manera proactiva.
- **Ética:** Actuar respetando los principios y las opiniones o iniciativas tanto internas como externas. Actuar con honestidad, en tanto sus funciones exigen un proceso de toma de decisiones justo, objetivo, ponderado y socialmente responsable.

¹ Resolución de Consejo Directivo N° 063-2014-CD-OSITRAN.

ORGANIGRAMA



EQUIPO HUMANO-JCA

Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Ing. Francisco Jaramillo Tarazona.

- **Jefatura de Contratos Aeroportuarios**
Eco. Danilo Campos Flores.
 - **Supervisor Económico Financiero**
Eco. Ernesto Mamani Osorio.
Eco. Cristian Ortiz Varias.
 - **Supervisor Inversiones**
Ing. Renzo Suarez Salinas.
Ing. Francis López Cárdenas.
Ing. William Silva Camargo.
Ing. Juan José Miki.
 - **Supervisor Operaciones**
Ing. Oscar Herrera Benavides.
Ing. Luis Paredes Ramirez.
Ing. Mónica Melgarejo Sánchez.
 - **Supervisor Ambiental**
Lic. Sofia Alcalde Poma.
 - **Asesor Legal**
Abg. Oscar Ochoa Ochoa.

- Supervisores In Situ

Ing. Luis Alberto Briceño Agurto - Para la Supervisión de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Ing. Juan José Maguiña Cortez - AdP, en los aeropuertos de Tumbes, Talara, Piura y Chiclayo.

Ing. Yvan Jara Malpartida – AdP, en los aeropuertos de Cajamarca, Trujillo, Anta-Huaraz y Pisco.

Ing. Antonio Oyola Del Águila – AdP, en los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa, Chachapoyas y Tarapoto.

Ing. Wilson Aranda Chávez – AAP, en los aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Tacna.

Los temas transversales que son supervisados por el personal de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios son: supervisión de aspectos económicos – comerciales, supervisión de aspectos operativos, supervisión de inversiones y supervisión de aspectos administrativos – financieros. Al respecto, se ha distribuido de la siguiente manera al personal, para la verificación del cumplimiento de obligaciones vinculadas a los temas transversales señalados anteriormente.

Cuadro N° 01
Equipo de Trabajo de Aeropuertos

	CORPAC	LAP	ADP	AAP
Supervisor Económico Financiero	E MAMANI/ C ORTIZ	E MAMANI/ C ORTIZ	E MAMANI/ C ORTIZ	E MAMANI/ C ORTIZ
Supervisor de Inversiones	-	W. SILVA	F. LOPEZ	R. SUAREZ JUAN JOSÉ MIKI
Supervisor de Operaciones	L. PAREDES	M. MELGAREJO	O. HERRERA	L. PAREDES
Supervisor Ambiental	S. ALCALDE	S. ALCALDE	S. ALCALDE	S. ALCALDE
Asesor Legal	O. OCHOA	O. OCHOA	O. OCHOA	O. OCHOA
Secretaría	J.REATEGUI	J.REATEGUI	J.REATEGUI	J.REATEGUI

I. INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

Las concesiones se otorgaron como parte del proceso emprendido por el Estado para la transferencia de actividades productivas al sector privado. Este proceso tiene como objeto mejorar la calidad de los servicios y aumentar el alcance de la Infraestructura Aeroportuaria en el país, a fin de coadyuvar al desarrollo del comercio exterior, del turismo y de la imagen regional.

El objeto del derecho de las concesiones en materia aeroportuaria es el diseño, la construcción, mejora, financiamiento, operación, mantenimiento y explotación de una obra pública de infraestructura por un tiempo determinado.

Las modalidades bajo la cual se otorgaron las Concesiones en materia Aeroportuaria son:

- **Cofinanciadas:** Son aquellos proyectos socialmente rentables, pero que requieren de un aporte del Estado para ser rentables desde el punto de vista privado. En ellos los ingresos son insuficientes para cubrir los costos de inversión, operación y mantenimiento. El concedente debe cubrir esta diferencia mediante un cofinanciamiento.
- **Autofinanciada:** Las concesiones tienen esta denominación cuando su explotación es rentable. Esta modalidad requiere una inversión nula por parte del Estado, puesto que la inversión en construcción y los costos de operación y mantenimiento los asume el concesionario.

² La Concesión se otorga por un plazo contado desde la Fecha de Suscripción del Contrato de Concesión. Ampliada por 10 años con la Adenda N° 07

En el siguiente cuadro se muestran los Contratos de Concesión suscritos a la fecha en materia Aeroportuaria.

Cuadro N° 02
Información relativa a los Contratos de Concesión de Aeropuertos

Contrato de Concesión	Objeto de la concesión	Entidad Prestadora	Ubicación	Fecha Suscripción	Plazo de concesión (Años)	Modalidad	N° de Adenda
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.	Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCH	Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)	Lima	14/02/2001	40 ²	Autofinanciada	7
Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú.	Otorgar en Concesión el diseño, la construcción, mejora, Mantenimiento y Explotación de los Aeropuertos.	Aeropuertos del Perú (ADP).	Ancash, Cajamarca, Amazonas, Loreto, Ucayali, Tumbes, San Martín, La Libertad, Lambayeque, Ica, Piura	11/12/2006	25	Cofinanciada	8
Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú.	Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación de los Aeropuertos.	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Tacna, Arequipa, Puno, Madre de Dios, Ayacucho y Apurímac	05/01/2011	25	Cofinanciada	3
Aeropuerto Internacional de Chinchero en Cusco*	Diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del AICC	Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.	Cusco	04/07/2014	40	Cofinanciada	1

* La Dirección General de Concesiones en Transportes notificó, mediante Oficio N° 142-2017-MTC/01 del 13 de julio del 2017, a la Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A. la decisión unilateral e irrevocable del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de resolver el Contrato de Concesión por razones de interés público.

Del cuadro precedente, se observan las modalidades bajo la cual se otorgaron las Concesiones en materia Aeroportuaria:

- Cofinanciadas: Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.
- Autofinanciada: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- Cofinanciada (etapa de ejecución de obras) y Autofinanciada (etapa de operaciones): Aeropuerto Internacional Chinchero-Cusco.

Aeropuertos concesionados

De los cuatro (04) Contratos de Concesión suscritos entre el Concedente y los Concesionario, OSITRAN supervisa y regula diecinueve (19) aeropuertos concesionados ubicados en distintas ciudades del territorio peruano, como se aprecia en la Grafica N° 01.



Aeropuerto Internacional Jorge Chávez



Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

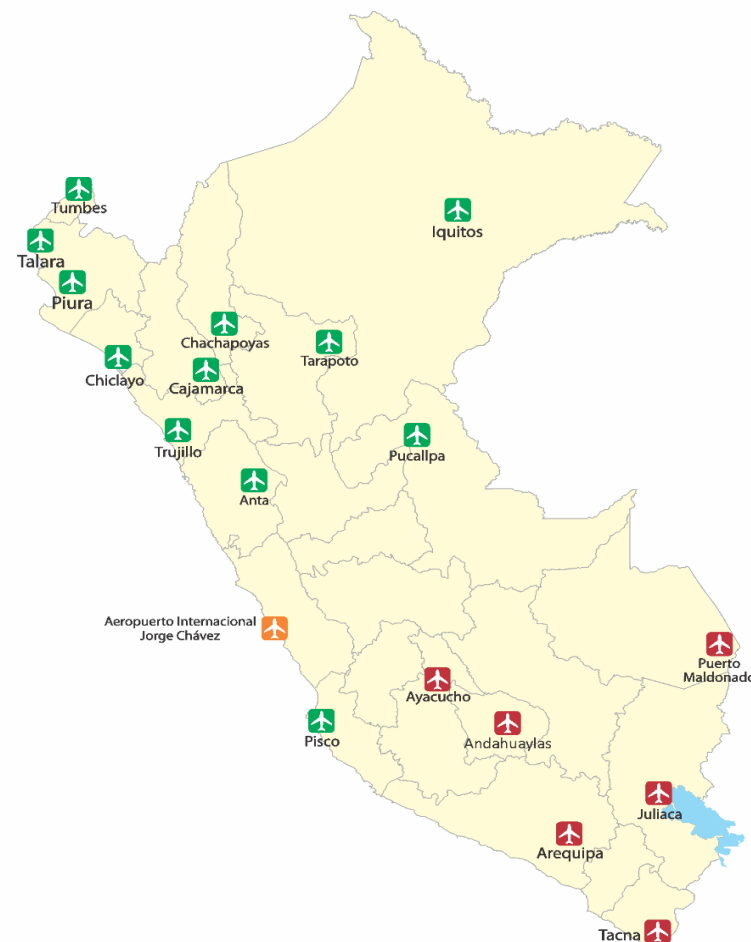
- Talara
- Tumbes
- Chachapoyas
- Iquitos
- Tarapoto
- Pucallpa
- Trujillo
- Anta
- Cajamarca
- Chiclayo
- Pisco
- Piura



Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia

- Arequipa
- Ayacucho
- Juliaca
- Puerto Maldonado
- Tacna
- Andahuaylas*

Gráfica N° 01
Aeropuertos Concesionados



Además, OSITRAN supervisa y regula las tarifas y la política comercial que aplicarán la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC , en los aeropuertos del Estado.

I. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

El 14 de febrero de 2001, el MTC y el consorcio LAP suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCH, el aeropuerto más importante del Perú y el que mayores recursos genera en este sector³. El contrato estableció una vigencia de 40 años (Adenda 7).

La concesión del AIJCH fue diseñada a título oneroso, es decir, el concesionario debe cubrir sus costos económicos con ingresos por la provisión de servicios y debe pagar una retribución al Estado Peruano. Conforme a la oferta presentada, LAP debe transferir como retribución al Estado Peruano el 46,511% de sus ingresos brutos (numeral 1.4.8 del Contrato de Concesión).

Adicionalmente, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, LAP debe transferir a CORPAC el 50% de lo facturado por el servicio de aterrizaje y despegue (A/D) y el 20% de la TUUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales.

Por otra parte, OSITRAN también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario que es considerada una facilidad esencial. En particular, conforme a lo establecido en el Reglamento de Acceso a la Infraestructura (en adelante, REA), los siguientes se consideran servicios esenciales:

- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros)
- Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas para las operaciones y *counters*)
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas
- Almacenamiento y abastecimiento de combustible

³ Cabe mencionar que, desde el 30 de mayo de 2008, la composición societaria de LAP es la siguiente: Fraport AG (70.01%); International Finance Corporation (19.99%); y AC Capitales SAFI S.A (10%).

El compromiso de inversión total para realizar las mejoras de infraestructura asciende a USD 1 062 millones. Las mejoras pueden tener el carácter de obligatorias, eventuales o complementarias, y se encuentran distribuidas en dos periodos: i) un periodo inicial, que abarcó los primeros ocho años de la Concesión; y, ii) un período remanente, que comprende los años restantes hasta el final de la Concesión.

Finalmente, LAP también debe entregar el 1% de la totalidad de sus ingresos facturados (deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal) a OSITRAN por concepto de aporte por regulación.

1. Datos operativos del aeropuerto

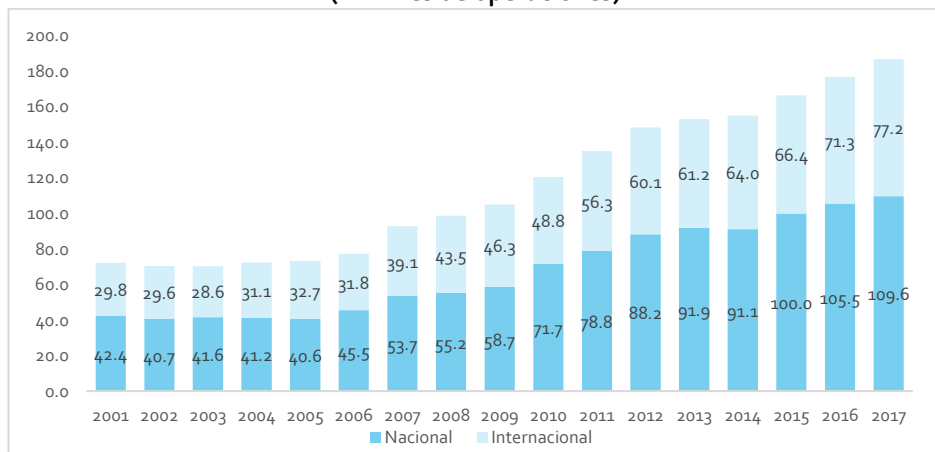
Al respecto, se presentará la evolución de los principales indicadores relacionados con el tráfico de pasajeros y/o carga, operaciones, ingresos e inversiones ejecutadas.

Según lo señalado por el Concesionario, en el último “Barómetro OMT del Turismo Mundial” realizado por la Organización Mundial de Turismo (OMT), la llegadas de turistas internacionales crecieron un 7.0% durante el 2017 hasta alcanzar un total de 1 322 millones, siendo una tasa superior a la tendencia sostenida de aproximadamente 4% que se había registrado desde el 2010.

1.1 Tráfico de Aeronaves

Entre 2001 y 2017, el número total de operaciones en el AIJCH experimento un crecimiento promedio anual de 6,12% al pasar de 72,2 a 186,8 miles de operaciones. En ese periodo, las operaciones nacionales se incrementaron en 6,12% promedio anual; mientras que las operaciones internacionales tuvieron un aumento promedio anual de 6,13%.

Gráfico N° 02
Tráfico de Aeronaves 2001-2017
 (En miles de operaciones)



Durante el periodo enero – diciembre de 2017, se mantuvo la tendencia creciente en el tráfico de aeronaves, el cual registró un aumento de 5.7% en relación al mismo periodo del año anterior. El tráfico de aeronaves de vuelos nacionales se incrementó 3.9% en dicho periodo; mientras que el número de aeronaves en vuelos internacionales se incrementó 8.3%.

Gráfico N° 03
Tráfico de Aeronaves 2017

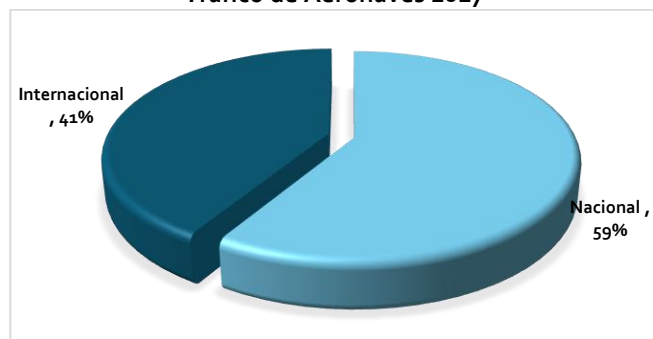
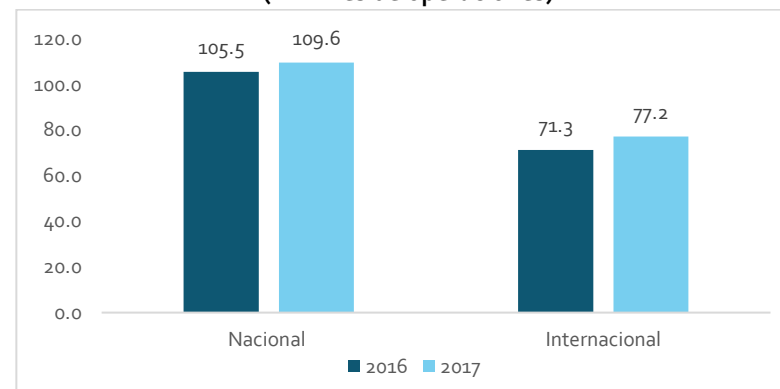


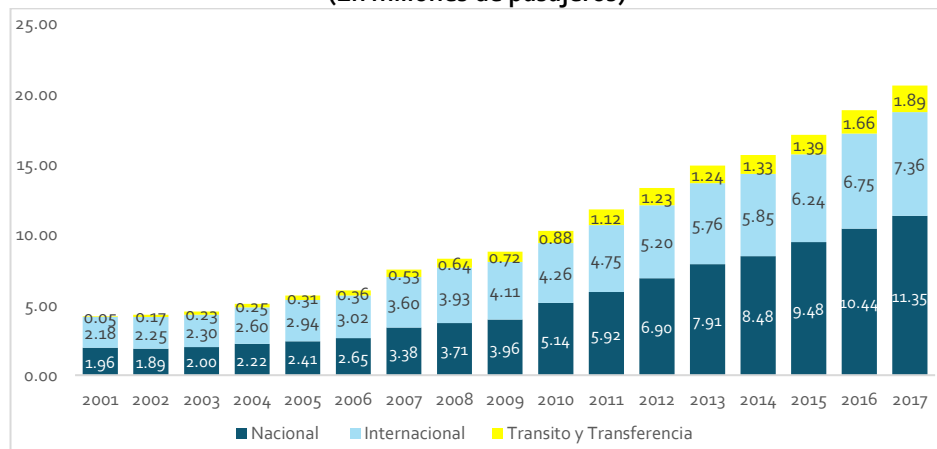
Gráfico N° 04
Tráfico de Aeronaves 2016 – 2017
 (En miles de operaciones)



1.2 Tráfico de Pasajeros

Como se observa en el gráfico N° 05, el tráfico de pasajeros desde el inicio de la Concesión ha mostrado un importante dinamismo, experimentando un crecimiento promedio anual de 10,47% entre 2001 y 2017, al pasar de 4,2 millones a 20,6 millones de pasajeros. Analizando la evolución por tipo de pasajero, se puede observar que el mayor dinamismo se produjo en el tráfico de pasajeros en tránsito, el cual experimentó un crecimiento promedio anual de 25.49% entre 2001 y 2017, mientras que el tráfico de pasajeros nacionales e internacionales mostró un crecimiento promedio anual de 11,6% y 7.9% en dicho periodo, respectivamente. Así, se observa que el importante crecimiento del tráfico de pasajeros en tránsito se ha producido en un contexto de expansión de los pasajeros de vuelos internacionales, lo que refleja el posicionamiento del AIJCH como centro de conexiones en la región o hub internacional para vuelos de conexión.

Gráfico N° 05
Tráfico de Pasajeros 2001-2017
 (En millones de pasajeros)



El dinamismo mostrado entre 2001 y 2017, se ha mantenido entre enero y diciembre de 2017, periodo en el cual el tráfico total de pasajeros experimentó un crecimiento de 9.28% en relación al mismo periodo de 2016, al pasar de 18,9 millones a 20,6 millones de pasajeros. Por su parte, el tráfico de pasajeros en tránsito y transferencias, pasajeros nacionales y pasajeros internacionales se incrementó 13.86%, 8.72% y 9.04%, respectivamente (ver siguiente gráfico).

Gráfico N° 06
Tráfico de pasajeros 2016 – 2017

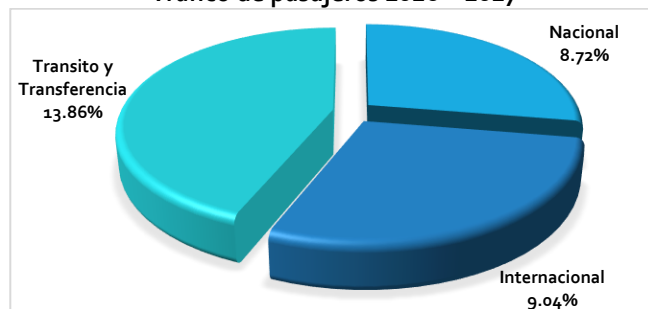
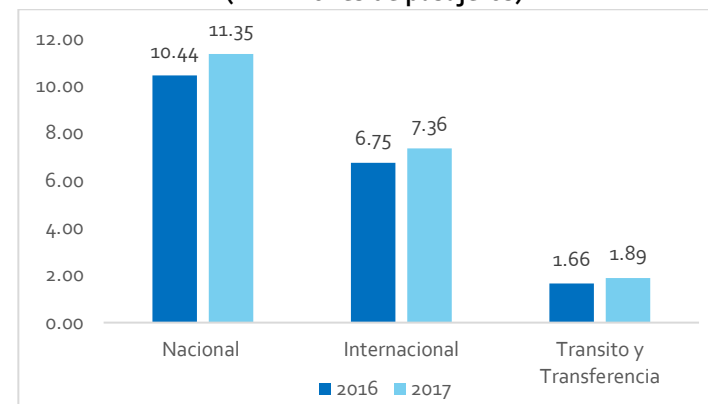


Gráfico N° 07
Tráfico de pasajeros 2016 – 2017
 (En millones de pasajeros)



Cabe destacar que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales empezó a tener un mayor dinamismo a partir del año 2010, pasando de 5,14 millones de pasajeros a 11,35 millones de pasajeros, lo que significó un crecimiento promedio anual de 12% entre los años 2010 y 2017, mientras que en el periodo anterior (2001 – 2009) se registró un crecimiento promedio anual de 8.13%. Dicho dinamismo coincide con el desarrollo de las concesiones del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (2006) y del segundo grupo (2011), las cuales han permitido el desarrollo de nuevas rutas y el aumento de las frecuencias de vuelos.

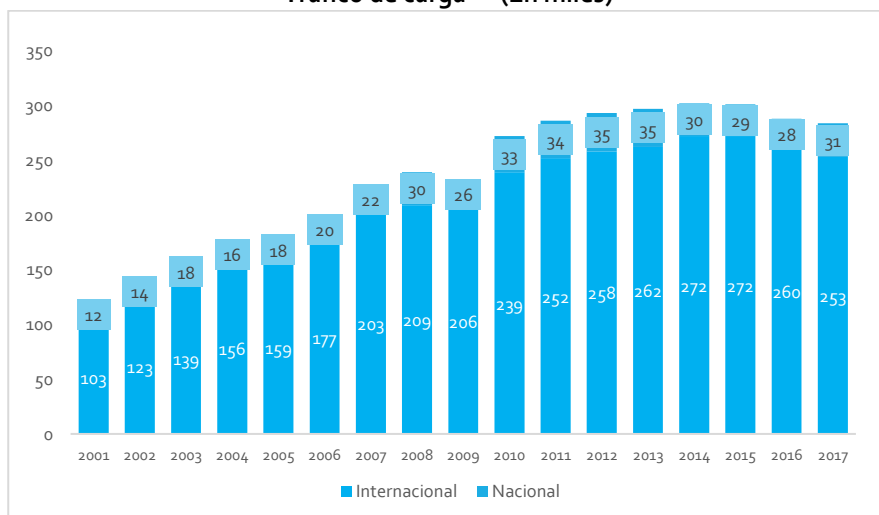
1.3 Tráfico de Carga

En relación al tráfico de carga, el AIJCH también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país; especialmente en el transporte internacional, en el que concentra el 89.2% de la carga movilizada.

Entre 2001 y 2017, se ha observado una evolución creciente en el tráfico de carga (con excepción del 2009, en que se sintieron los efectos de la crisis

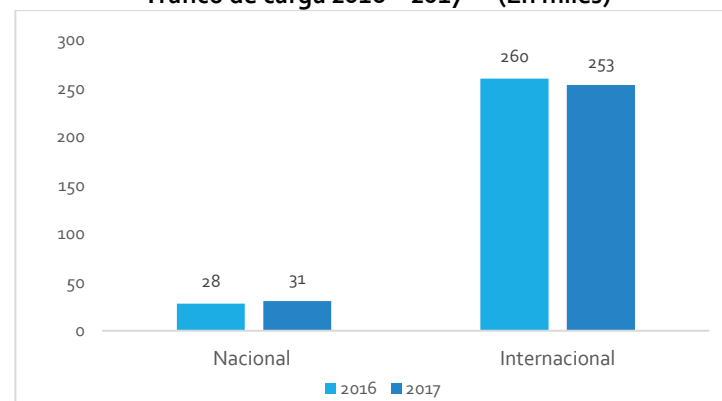
financiera internacional, y del 2015, 2016 y 2017 en que se produjo una leve contracción) a una tasa promedio anual de 6%, al pasar de 114 mil toneladas a 284 mil toneladas de carga. Cabe señalar, que si bien la carga internacional representa la mayor proporción de la carga movilizada, esta ha mantenido su participación de 89.2% aprox. durante los años 2001-2017.

Gráfico N° 08
Tráfico de carga TM (En miles)



Sin embargo, en el periodo enero – diciembre de 2017, se observa una contracción de 1.4% del tráfico de carga en relación al mismo periodo de 2016, al pasar de 287,8 a 283.7 miles de toneladas de carga. En dicho periodo, el tráfico de carga internacional se contrajo 2.6% y el tráfico de carga nacional incremento en 9.2%.

Gráfico N° 09
Tráfico de carga 2016 – 2017 TM (En miles)



II. Aeropuertos del Perú S.A.

El Primer Grupo de Aeropuertos Regionales, administrado por la empresa concesionaria AdP desde diciembre de 2006, cuenta con una red de 12 terminales aéreas ubicados principalmente en el norte y oriente peruano. Al inicio de la concesión el Concesionario tomó posesión de nueve aeropuertos (Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Iquitos, Pucallpa, Talara Tarapoto, Trujillo y Tumbes). Posteriormente, conforme a lo acordado en las adendas 1, 2 y 4 al contrato de concesión, el 05 febrero, 06 marzo y 24 de noviembre de 2008 se entregaron los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, respectivamente.

A continuación se presentará información sobre los principales indicadores operativos de cada uno de los aeropuertos que forman parte de la concesión. En el caso de los indicadores de tráfico (aeronaves, pasajeros y carga) se presentará información para el periodo 2002 y 2017, a fin de comparar la evolución previa al inicio de la concesión (2002-2006) y la evolución posterior (2007 – 2017).

De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, AdP tiene la responsabilidad de llevar a cabo el Diseño, Construcción, Financiamiento,

operación y Mantenimiento de la red de aeropuertos, durante un periodo de 25 años, plazo que se pueden prorrogar – de forma automática- por 5 años adicionales a pedido de AdP.

Durante el Periodo Inicial (compuesto por los 3 primeros años de la Concesión), AdP llevo a cabo un grupo de obras ya adquisiciones de equipamiento denominado Obras de Rápido Impacto, Obras de Seguridad, Obras de Ampliaciones y Remodelaciones de Terminales, así como la Adquisición de Equipamiento Mínimo; las cuales estaban establecidas en el Contrato de Concesión y que, junto con un grupo de Obras Necesarias que AdP ejecuto, permitieron revertir las deficiencias encontradas en la infraestructura y equipamiento recibidos en concesión.

1. Datos operativos del aeropuerto

Al respecto, se presentará la evolución de los principales indicadores relacionados con el tráfico de pasajeros y/o carga, operaciones, ingresos e inversiones ejecutadas.

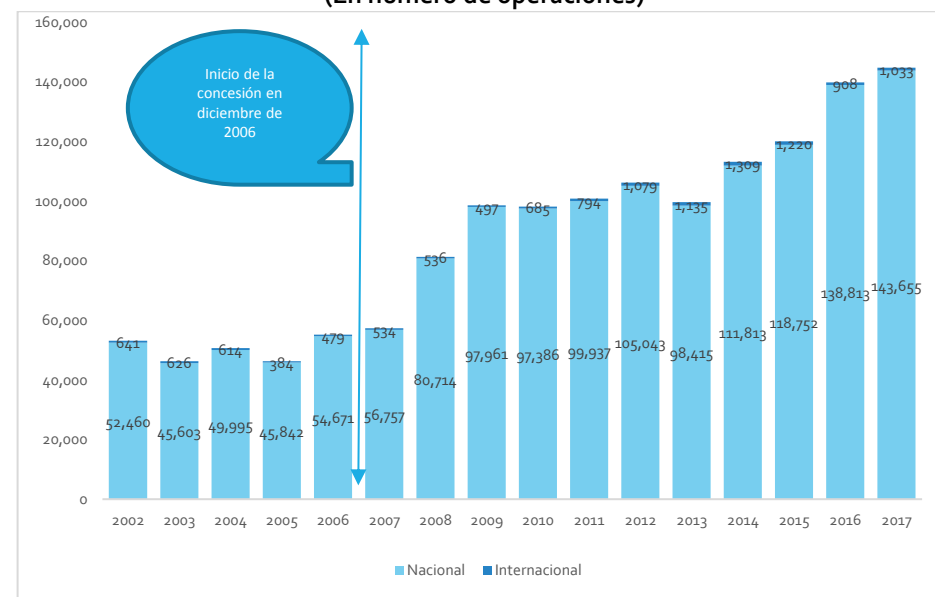
1.2 Tráfico de Aeronaves

Como ha sido mencionado, los aeropuertos administrados por AdP atienden principalmente vuelos nacionales, los cuales han representado cerca del 99% de las operaciones totales durante 2017, siendo las operaciones internacionales poco significativas.

Como se observa en el gráfico N° 10, el número de operaciones de los aeropuertos concesionados a AdP, se mantuvo estable en el periodo previo al inicio de la concesión (2002 – 2006), registrando un moderado crecimiento promedio anual de 0,95%. En el periodo posterior (2007 – 2017) se registró un importante crecimiento promedio anual de 8.79%, explicado principalmente por el importante crecimiento de 41.82% registrando en 2008 (año en el cual se terminaron de entregar todos los aeropuertos de la Concesión).

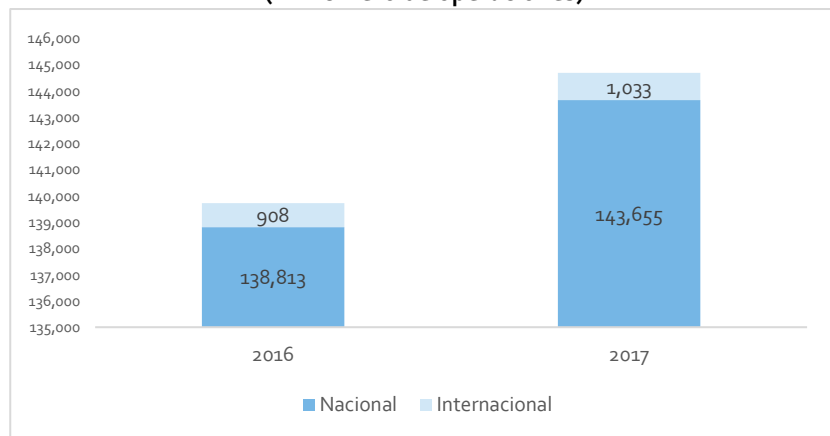
Cabe señalar, que el aeropuerto de Pisco la mayor parte del tráfico se debe a los servicios de sobrevuelo que brinda (principalmente a las Fuerzas Aéreas del Perú y a diversas escuelas de pilotos), así como a los vuelos turísticos hacia las líneas de Nazca (atendiendo a empresas como Aerodiana S.A.C.), los cuales han registrado un aumento importante a partir de 2008.

Gráfico N° 10
Tráfico de aeronaves 2002 – 2017
(En número de operaciones)



Durante 2017, el número total de operaciones registró un aumento de 3.6% en relación al mismo periodo del año anterior, las operaciones nacionales se incrementaron 3.5% (al pasar de 138 813 a 143,655); asimismo las operaciones internacionales se incrementaron 13.8% (al pasar de 908 a 1,033).

Gráfico N° 11
Tráfico de aeronaves 2016 – 2017
(En número de operaciones)



Analizando la evolución de las operaciones nacionales por aeropuerto desde el inicio de la concesión, el aeropuerto de Pisco es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo representado el 41.9% de las operaciones en 2017, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (11.8%), Chiclayo (9.9%) e Trujillo (8.7%).

Como se observa en el Cuadro N° 03, todos los aeropuertos (con excepción del aeropuerto de Huaraz y Cajamarca) han registrado un crecimiento de las operaciones nacionales entre 2007 y 2017, en tasas promedio anual que varían entre 1.7% y 45%. Durante 2017, los aeropuertos de Pisco y Chachapoyas registraron el mayor incremento en el número de operaciones nacionales.

Cuadro N° 03
Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2017
(En número de operaciones)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual	Var. % (17/16)
Pisco	11,242	26,428	46,592	39,302	38,561	44,301	32,229	44,832	41,468	54,000	60,493	18.3%	12.0%
Pucallpa	10,112	11,860	10,972	13,973	15,333	15,910	17,848	14,561	16,336	20,270	17,068	5.4%	15.8%
Trujillo	5,507	6,396	6,307	7,365	8,405	7,420	7,836	8,253	11,833	12,703	12,371	8.4%	-2.6%
Iquitos	8,027	13,009	11,525	13,732	10,502	10,713	12,475	13,597	13,203	12,085	9,340	1.5%	-22.7%
Tarapoto	4,337	5,816	5,612	6,524	7,681	7,402	8,447	9,949	9,361	11,826	11,758	10.5%	-0.6%
Piura	6,194	7,197	3,460	5,525	7,376	7,092	7,677	8,326	10,489	11,198	9,798	4.7%	-12.5%
Chiclayo	4,585	4,542	7,930	5,815	6,268	6,211	6,231	6,194	9,207	7,537	14,000	11.8%	85.8%
Cajamarca	3,378	2,844	2,885	2,288	2,683	3,138	3,256	3,467	3,368	3,805	3,318	-0.2%	-
Tumbes	1,224	878	900	1,046	1,460	1,174	1,218	1,373	1,572	1,723	1,567	2.5%	-9.1%
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1,536	2,090	45.0%	36.1%
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1,043	1,486	1,300	6.9%	-12.5%
Huaraz	1,434	1,279	1,330	1,242	1,078	1,131	956	786	780	644	552	-9.1%	-
Nacional	56,757	80,714	97,961	97,386	99,937	105,043	98,415	111,813	118,752	138,813	143,655	9.7%	3.5%

En relación a las operaciones internacionales entre 2007 y 2017, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo, siendo los principales aeropuertos Tumbes, Chiclayo, Piura e Trujillo, los cuales explicaron el 28.5%, 17.5%, 12.0% y 8.4% del total de tráfico internacional de aeronaves, respectivamente.

Cuadro N° 04
Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2017
(En número de operaciones)

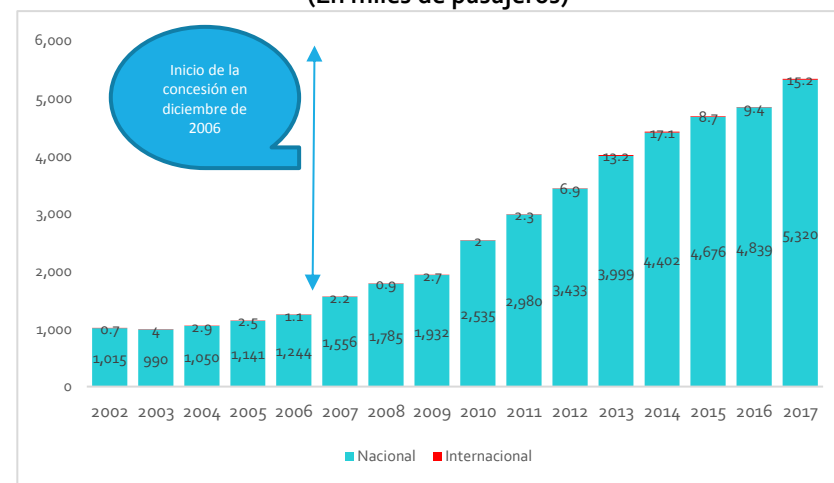
Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual	Var. % (17/16)
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	28.5%	7.7%
Chiclayo	55	116	76	67	104	140	88	125	137	187	277	17.5%	48.1%
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	152	164	8.4%	7.9%
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	132	-0.2%	0.8%
Piura	42	44	35	140	93	179	201	183	210	116	131	12.0%	12.9%
Pisco	118	33	24	10	60	83	48	44	108	92	92	-2.5%	0.0%
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	-20.4%	-73.3%
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	-8.4%	16.7%
Huaraz	2	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	---	---
Cajamarca	0	0	4	10	6	0	0	4	2	0	2	---	---
Chachapoyas	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	---	---
Tarapoto	2	5	0	0	0	1	2	4	10	0	13	20.6%	---
Internacional	534	536	497	685	794	1,079	1,135	1,309	1,220	908	1,033	6.1%	13.8%

1.2 Tráfico de pasajeros

Entre 2007 y 2017, los pasajeros en vuelos nacionales representaron cerca del 99,7% del total de pasajeros, mientras que la participación de los pasajeros en vuelos internacionales fue poco significativa a lo largo del periodo analizado.

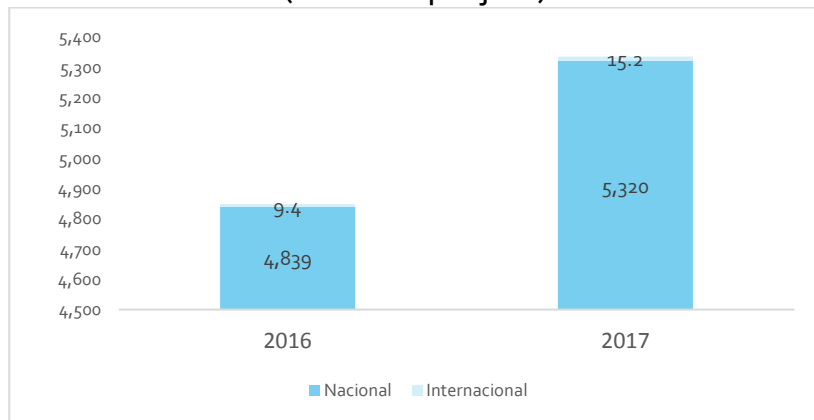
Como se aprecia en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión se ha registrado un mayor dinamismo en el tráfico de pasajeros. Así, entre 2002 y 2006 (periodo antes del inicio de la concesión), el número total de pasajeros registró un crecimiento promedio anual de 5,2%; mientras que en el periodo posterior (2007 y 2017) se registró un crecimiento promedio anual de 13,1%. El mayor dinamismo se produjo en 2010 (año de recuperación de la economía de la recesión de 2009), al registrarse un importante incremento de 31,1% en el tráfico total de pasajeros.

Gráfico N° 12
Tráfico de pasajeros 2007 – 2017
(En miles de pasajeros)



Durante 2017, el número total de pasajeros registró un aumento de 10.04% en relación al mismo periodo del año anterior, al pasar de 4,85 a 5,34 millones de pasajeros. Dicho crecimiento estuvo impulsado por el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, el cual experimentó un crecimiento de 9.9%; mientras que el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales un crecimiento de 61.7%.

Gráfico N° 13
Tráfico de pasajeros 2016 – 2017
(En miles de pasajeros)



Analizando la evolución de los pasajeros en vuelos nacionales por aeropuerto regional desde el inicio de la concesión, entre 2007 al 2017, se aprecia que el aeropuerto de Iquitos es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo captado el 18.7% del tráfico de pasajeros en el 2017, seguido por los aeropuertos de Piura (16.9%), Tarapoto (14.9%) y Trujillo (11.9%). Como se observa en el siguiente cuadro, los aeropuertos han registrado un crecimiento de pasajeros nacionales entre 2007 y 2017 (excepción de Anta-Huaraz), en tasas promedio anual que varían entre 7.3% y 49.2%. Durante 2017, los aeropuertos de Chachapoyas y Pucallpa registraron el mayor incremento en el número de pasajeros nacionales; mientras que el tráfico en el aeropuerto de Anta-Huaraz se contrajo.

Cuadro N° 05
Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2017
(En miles de pasajeros)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual	Var. % (17/16)
Iquitos	492	549	529	676	676	769	897	1,020	1,064	955	999	7.3%	4.6%
Piura	194	230	291	402	546	642	733	764	841	863	906	16.6%	4.9%
Tarapoto	181	215	217	270	374	437	548	668	654	681	794	15.9%	16.4%
Trujillo	167	202	223	293	350	405	443	491	504	585	635	14.3%	8.5%
Chiclayo	150	175	204	277	318	373	426	450	468	518	567	14.2%	9.6%
Pucallpa	209	241	240	307	314	365	448	470	503	515	611	11.3%	18.7%
Cajamarca	76	97	127	177	201	227	252	258	275	326	359	16.7%	10.0%
Tumbes	63	59	80	96	133	122	153	181	189	184	197	12.0%	7.3%
Talara	9.9	5.0	3.0	0.2	12.6	11.8	0.4	16.6	106.5	145.6	172.1	33.1%	18.2%
Pisco	1.7	2.1	7.9	23.9	47.3	69.3	85.5	69.7	56.4	46.8	52.6	40.8%	12.5%
Chachapoyas	0.4	1.5	1.0	3.3	1.7	0.1	0.4	0.6	0.2	9.0	19.6	49.2%	119.1%
Huaraz	10.0	8.2	8.7	9.2	7.3	11.9	11.3	12.4	14.6	10.0	8.1	-2.0%	-18.7%
Total	1,556	1,785	1,932	2,535	2,980	3,433	3,999	4,402	4,676	4,839	5,320	13.1%	9.9%

En relación a los pasajeros en vuelos internacionales, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo. Sin embargo, como se aprecia en el cuadro N° 06, entre 2007 y 2017, el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales experimentó una tendencia creciente en los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura.

El principal aeropuerto es el de Chiclayo, el cual captó el 73.9% del tráfico total de pasajeros internacionales en 2017. Cabe destacar que, recién a partir de junio de 2016, el aeropuerto de Chiclayo registra un tráfico importante de pasajeros internacionales, lo que se explica porque en ese mes Copa Airlines empezó a realizar vuelos internacionales desde Chiclayo a Panamá.

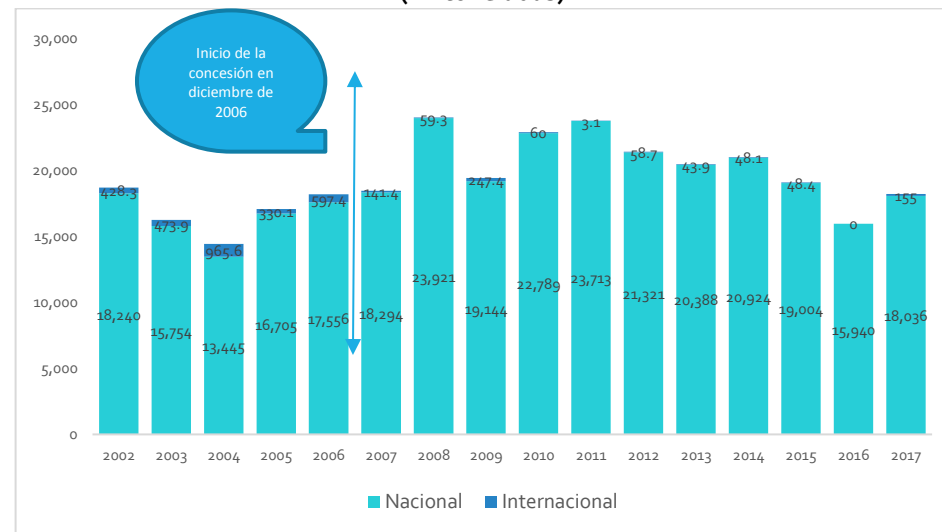
Cuadro N° 06
Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2017
(En número de pasajeros)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual	Var. % (17/16)
Chiclayo	118	54	874	224	388	2,218	89	61	203	7,788	13,542	60.7%	73.9%
Trujillo	176	21	207	233	248	132	1,769	774	243	480	601	13.1%	25.2%
Iquitos	1,438	418	744	561	847	3,632	8,499	14,770	7,214	436	93	-24.0%	-78.7%
Piura	50	25	63	252	228	381	448	450	475	286	382	22.5%	33.6%
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2,235	156	163	171	141	6.1%	-17.5%
Pisco	16	6	5	0	80	88	135	746	237	147	343	35.9%	133.3%
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22	-22.1%	-64.5%
Talara	30	16	0	32	96	93	23	34	31	3	11	-9.5%	266.7%
Huaraz	8	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	-100.0%	---
Cajamarca	0	0	31	37	11	0	0	41	12	0	26	---	---
Chachapoyas	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-100.0%	---
Tarapoto	5	254	0	0	0	0	0	7	19	0	21	15.4%	---
Internacional	2,206	902	2,740	1,957	2,307	6,888	13,208	17,067	8,716	9,373	15,182	21.3%	62.0%

1.3 Tráfico de carga

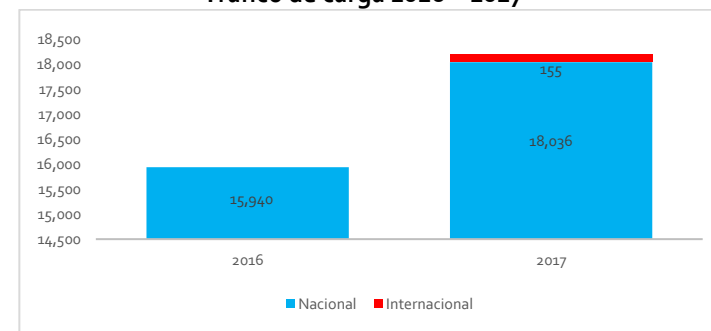
Como se observa en el gráfico N° 14, el movimiento de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales ha registrado una tendencia fluctuante entre 2002 y 2017. Entre 2002 y 2006, el tráfico total de carga experimentó una reducción promedio anual de 0,7%; asimismo entre 2007 y 2017, el tráfico de carga experimentó una reducción promedio anual de 0.13%. Cabe notar que, cerca del 99,1% del total de la carga movilizada en el año 2017, corresponde a carga nacional, siendo el volumen de la carga internacional poco significativo (0.9%).

Gráfico N° 14
Tráfico de carga 2002 – 2017
(En toneladas)



Durante 2017, el tráfico total de carga en los aeropuertos del primer grupo registró un incremento de 14.12% en relación al 2016, al pasar de 15,940 a 18,191 toneladas. En dicho periodo, la carga nacional se incrementó en 13.15%.

Gráfico N° 15
Tráfico de carga 2016 – 2017™



III. Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

El segundo grupo de aeropuertos regionales, administrado por la empresa concesionaria AAP desde enero de 2011, cuenta con una red de 5 aeropuertos peruanos ubicados en las ciudades de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la toma de posición de los aeropuertos de la concesión (Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna) se produjo el 06 de enero de 2011.

Cabe mencionar que, en el caso del aeropuerto de Andahuaylas (también incluido en el segundo grupo), conforme lo establecido en la Adenda 1, la toma de posesión se producirá en un plazo de 2 años contados a partir de que CORPAC haya transferido dicho aeropuerto al MTC debidamente Saneado. Así, dicho aeropuerto sigue bajo la administración de CORPAC a la fecha.

1. Datos operativos del aeropuerto

Al respecto, se presentará la evolución de los principales indicadores relacionados con el tráfico de pasajeros y/o carga, operaciones, ingresos e inversiones ejecutadas.

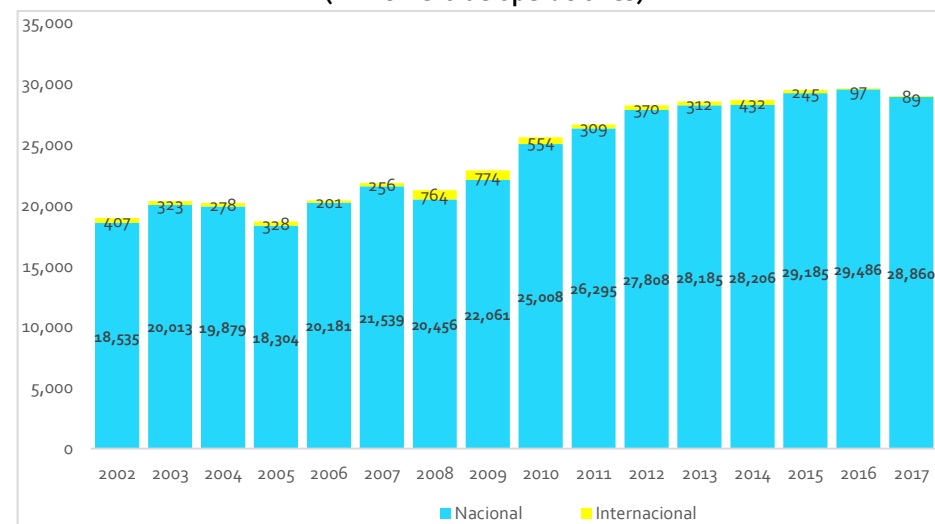
1.1 Tráfico de Aeronaves

Como se aprecia en el gráfico N° 16, el tráfico de aeronaves en el segundo grupo de aeropuertos básicamente corresponde a vuelos internos, apreciándose que a lo largo del periodo 2002 – 2017, las operaciones nacionales representaron el 98.5% del total de operaciones.

En el periodo previo al inicio de la concesión (2002 – 2010), el número total de operaciones de los aeropuertos concesionados a AAP, registró un crecimiento promedio anual de 3.8% (de 18,9 mil a 25,6 mil operaciones), principalmente explicado por el aumento de las operaciones en el aeropuerto de Arequipa en 2010. En el periodo posterior (2011 – 2017) se observa un menor dinamismo, al registrarse un moderado crecimiento promedio anual de 1.42%, (de 26,6 mil a

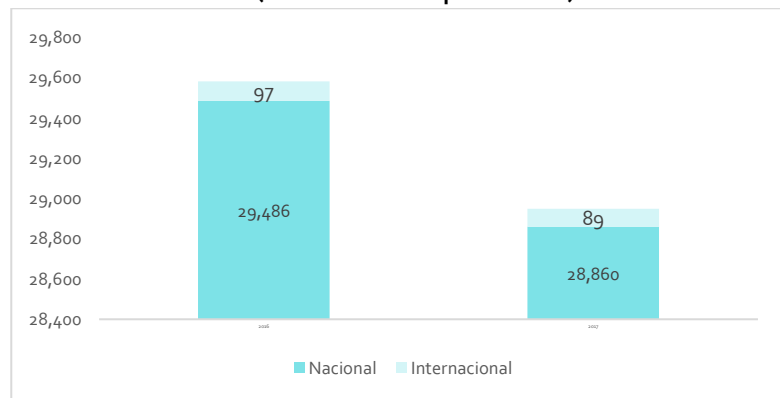
28,9 mil operaciones). En dicho periodo, las operaciones nacionales registraron un crecimiento promedio anual de 1.6%; mientras que las operaciones internacionales registraron una reducción promedio anual de 18.7%.

Gráfico N° 16
Tráfico de aeronaves 2002 – 2017
(En número de operaciones)



Durante 2017, el número total de operaciones se redujo en 2.1% en relación al mismo periodo del año anterior. En dicho periodo, las operaciones en vuelos nacionales registraron una reducción de 2.1%; mientras que el tráfico de aeronaves en vuelos internacionales se contrajo 8.2%.

Gráfico N° 17
Tráfico de aeronaves 2016 – 2017
(En número de operaciones)



Analizando la evolución de las operaciones nacionales por aeropuerto desde el inicio de la concesión (2011-2017), se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante del Segundo Grupo de Aeropuertos, habiendo explicado el 49.4% de las operaciones; mientras que los aeropuertos de Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho explicaron el 14.3%, 12.6%, 11.8% y 11.8%, respectivamente. Como se observa en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos han registrado un crecimiento de las operaciones nacionales entre 2011 y 2017, en tasas promedio anual que varían entre 0.7% y 3.2%. Durante 2017, los aeropuertos de Arequipa y Juliaca registraron el mayor incremento en el número de operaciones nacionales.

En el caso de las operaciones internacionales, se observa que el aeropuerto de Arequipa fue el más importante entre 2011 y 2017, habiendo captado el 76.8% del tráfico total de aeronaves en vuelos internacionales del Segundo Grupo de Aeropuertos. Durante el 2017 (enero – diciembre) se observa un incremento de 76.8% (de 36 a 41 operaciones) en el número de operaciones internacionales en relación al mismo periodo del año anterior. Esto se debe a que la aerolínea boliviana Línea Aérea Amazonas S.A. dejó de operar la ruta Arequipa – La Paz (Bolivia) a mediados de 2015, debido al bajo tráfico de pasajeros.

Cuadro N° 07
Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales e internacionales, por aeropuerto 2011
– 2017 (En número de operaciones)

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual	Var. % (17/16)
Arequipa	13,271	13,675	14,319	14,009	14,254	14,462	13,921	0.8%	-3.7%
Ayacucho	2,935	3,331	2,948	3,306	3,887	3,656	3,313	2.0%	-9.4%
Juliaca	3,853	4,008	3,836	4,095	4,318	4,269	4,015	0.7%	-5.9%
Puerto Maldonado	2,961	3,491	3,401	3,212	3,237	3,417	3,648	3.5%	6.8%
Tacna	3,275	3,303	3,681	3,584	3,489	3,682	3,963	3.2%	7.6%
Nacional	26,295	27,808	28,185	28,206	29,185	29,486	28,860	1.6%	-2.1%
Arequipa	249	292	264	361	181	36	41	-26.0%	13.9%
Ayacucho	0	0	0	0	0	0	0	-	-
Juliaca	2	7	6	12	11	0	2	0.0%	-
Puerto Maldonado	10	8	3	17	4	3	1	-31.9%	-66.7%
Tacna	48	63	39	42	49	58	45	-1.1%	-
Internacional	309	370	312	432	245	97	89	-18.7%	-8.2%

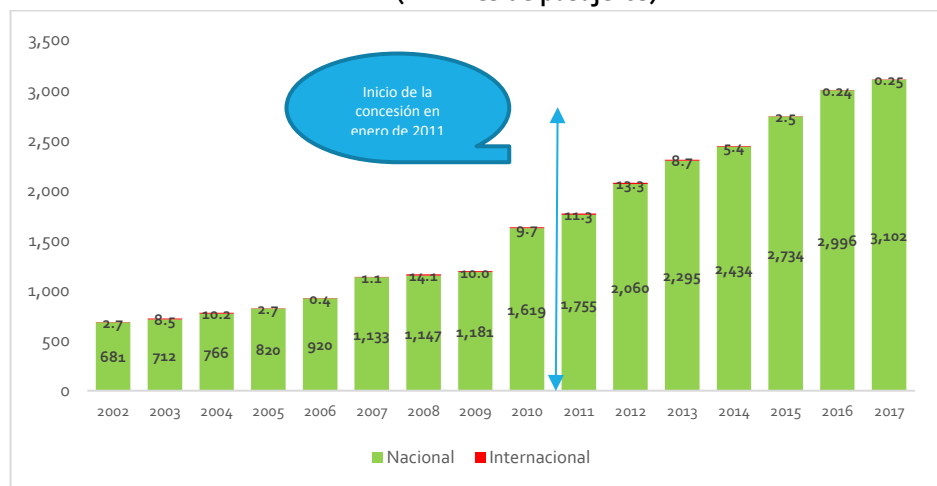
1.2 Tráfico de pasajeros

Como se aprecia en el gráfico N° 19, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos concesionados a AAP básicamente es interno, apreciándose que a lo largo del periodo 2002 – 2017, el movimiento de pasajeros nacionales representó el 99,6% del total, siendo el número de pasajeros internacionales poco significativo.

Entre 2002 y 2010, periodo previo al inicio de la concesión, el número total de pasajeros registró un crecimiento promedio anual de 17,5% (de 683 mil a 1,629 mil), principalmente explicado por el aumento de 58,4% registrado en el tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa entre 2009 y 2010 (de 593

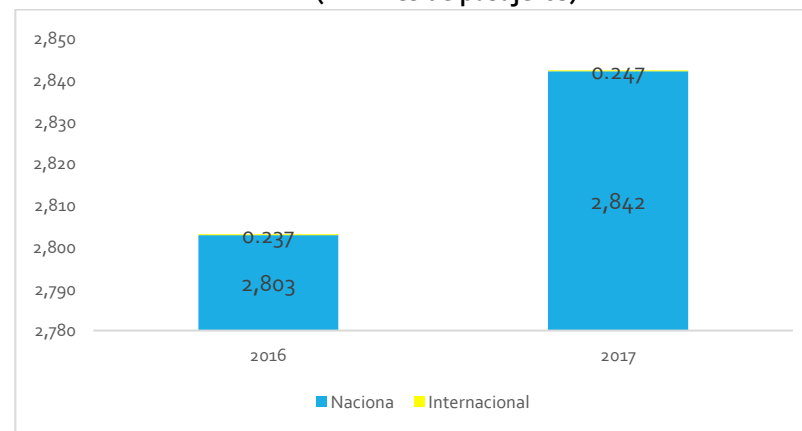
mil a 939,4 mil). En el periodo posterior (2011 – 2017), el tráfico total de pasajeros experimentó un crecimiento promedio anual de 9.8%, también explicado en mayor medida por el incremento de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa (de 1,007 mil a 1,631 mil).

Gráfico N° 18
Tráfico de pasajeros 2002 – 2017
(En miles de pasajeros)



Durante 2017, el número total de pasajeros registró un aumento de 3.5% en relación al mismo periodo del año anterior. Dicho crecimiento estuvo impulsado por el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, el cual experimentó un crecimiento de 3.5%; asimismo, el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales se incrementó en 4.2%. La mayor parte del crecimiento del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, también estuvo explicada por el mayor flujo de pasajeros en el Aeropuerto de Ayacucho.

Gráfico N° 19
Tráfico de pasajeros 2016 – 2017 (Enero – Diciembre)
(En miles de pasajeros)



Analizando la evolución del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales por aeropuerto, se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante del segundo grupo de aeropuertos, habiendo captado el 54.6% del total de pasajeros nacionales en 2017; mientras que los aeropuertos de Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho, captaron el 14.3%, 13.6%, 9.7% y 7.8%, respectivamente. Como se observa en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos han registrado un crecimiento del tráfico de pasajeros nacionales entre 2011 y 2017, siendo el aeropuerto de Ayacucho el que ha experimentado el mayor crecimiento.

Cuadro N° 08

Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales, por aeropuerto 2011 – 2017 (En miles de pasajeros)

Operaciones		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual	Var. % (17/16)
Nacional	Arequipa	1,007	1,134	1,269	1,354	1,487	1,631	1,694	9.1%	3.8%
	Ayacucho	53	70	77	88	145	199	242	28.9%	21.7%
	Juliaca	254	326	353	375	440	468	444	9.8%	-5.1%
	Puerto Maldonado	193	244	276	271	276	293	300	7.6%	2.3%
	Tacna	249	285	320	346	386	404	422	9.2%	4.4%
	Nacional	1,755	2,060	2,295	2,434	2,734	2,996	3,102	10.0%	3.5%
Internacional	Arequipa	11.3	13.0	8.7	5.4	2.3	0.220	0.236	-47.5%	7.3%
	Ayacucho	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.000	0.000	-	-
	Juliaca	0.01	0.05	0.06	0.03	0.10	0.000	0.004	-15.5%	-
	Puerto Maldonado	0.01	0.02	0.00	0.02	0.02	0.008	0.000	-100.0%	100.0%
	Tacna	0.01	0.22	0.01	0.01	0.03	0.009	0.007	-5.8%	-22.2%
	Internacional	11.3	13.3	8.7	5.4	2.5	0.24	0.25	-47.1%	4.2%

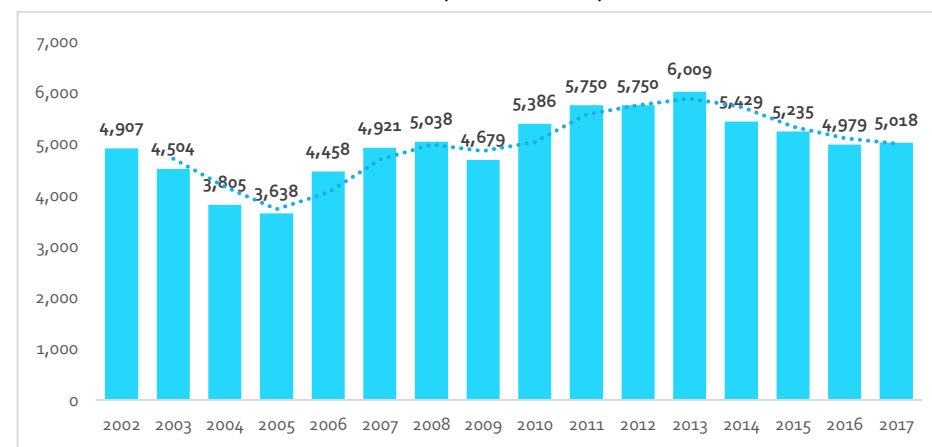
En el caso de los pasajeros de vuelos internacionales, se observa que el aeropuerto de Arequipa fue el más importante entre 2011 y 2017, habiendo captado el 95.5% del tráfico total de pasajeros internacionales del segundo grupo de aeropuertos, siendo el flujo en el resto de aeropuertos poco significativo. No obstante, desde el 2015 se observa una importante reducción en el número de pasajeros de vuelos internacionales en el aeropuerto de Arequipa, lo que se debe a que se dejó de operar el vuelo hacia La Paz – Bolivia a mediados de 2015.

1.3 Tráfico de carga

Cabe precisar que a lo largo del periodo analizado no se han registrado movimientos significativos de carga internacional en los aeropuertos

concesionados a AAP. Por otro lado, como se aprecia en el gráfico N° 21, a lo largo del periodo analizado, el tráfico de carga nacional ha sido fluctuante. Entre 2002 y 2010, el volumen de carga movilizada en vuelos nacionales registró un moderado crecimiento promedio anual de 1,2%, mientras que en el periodo de la concesión (2011 – 2017), se observa una reducción promedio anual de 2.2%. Dicha tendencia se ha mantenido entre enero y diciembre de 2017, periodo en el cual el volumen de carga tiene un ligero incremento de 0.8% con relación al mismo periodo del año anterior.

Gráfico N° 20
Tráfico de carga 2002 – 2017
(En toneladas)



En relación al tráfico por aeropuerto desde el inicio de la concesión, entre 2011 y 2017, el volumen de carga movilizada en los aeropuertos de AAP se contrajo en 2.2%. Por otro lado, se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante habiendo concentrado el 48.7% del total de la carga movilizada durante 2017 (enero – diciembre), seguido por los aeropuertos de Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho, los cuales concentraron el 17.9%, 16.9%, 15.9% y 0.6% del total de carga movilizada, respectivamente. Cabe señalar que se observa una contracción de la carga movilizada en los

aeropuertos de Juliaca y Puerto Maldonado en 4.4% y 6.3% respectivamente, en el periodo 2016 y 2017.

Cuadro N° 09
Tráfico de carga*, por aeropuerto 2011 – 2017
(En toneladas)

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual	Var. % (17/16)
Arequipa	2,423	2,391	2,633	2,356	2,442	2,351	2,443	0.1%	3.9%
Ayacucho	269	258	193	102	50	18	30	-30.6%	65.4%
Juliaca	1,067	1,088	1,109	987	948	940	899	-2.8%	-4.4%
Puerto Maldonado	1,077	1,069	992	975	861	850	797	-4.9%	-6.3%
Tacna	914	944	1,083	1,009	934	819	850	-1.2%	3.8%
Total	5,750	5,750	6,009	5,429	5,235	4,979	5,018	-2.2%	0.8%

II. CUMPLIMIENTO DE PLAN ANUAL DE SUPERVISIÓN

El Plan Anual de Supervisión es un documento de gestión que tiene como objetivo ser un instrumento orientador para la previsión, ejecución y control de las actividades a ser realizadas por OSITRAN durante el año, en cumplimiento de su función supervisora asignada mediante la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, Artículo 3, Numeral 3.1.

De acuerdo al Plan Anual de Supervisión de 2017⁴, se programaron 284 actividades de supervisión en materia aeroportuaria, de las cuales el 40% corresponde a la modalidad de inspección (supervisión en sus propias instalaciones o en la infraestructura que administre el Concesionario), el 51% corresponde a la modalidad de supervisión de gabinete y el 9% corresponde a reuniones de trabajo.

Gráfico N° 21
Total de Actividades del Supervisión



⁴ Mediante Resolución de Gerencia General N° 235-2017-GG-OSITRAN se aprobó el Plan Anual de Supervisión de OSITRAN 2017.

2.1 Inspecciones

Durante el 2017, se programaron 114 actividades de supervisión que consiste en verificar el cumplimiento de las obligaciones de las Entidades Prestadoras, en sus propias instalaciones, o en la infraestructura que administre.

Las inspecciones se realizaron con previo aviso y sin previo aviso, debiendo constar sus resultados en un Acta de Inspección.

Cuadro N° 10
Total de Actas de Inspección

Entidad Prestadora	Económico Comercial / Administrativo Financiero	Operaciones	Medio Ambiente	Total
ADP	19	19	19	57
AAP	10	10	10	30
CORPAC	9	2	0	11
LAP	4	9	3	16
Total	42	40	32	114

Respecto a las actas de inspección en materia económica – comercial/ administrativo – financiero, estas presentaron con frecuencia observaciones respecto a:

- Pólizas de seguro: Se encuentran vencidas al momento de la inspección y no presentan la renovación.
- Garantía de fiel cumplimiento: Se encuentran vencidas o que la garantía de fiel cumplimiento no se encuentra de acuerdo a lo establecido en el REA de las Entidades Prestadoras, que señala la Garantía debe de ser tres (03) veces el valor de la facturación mensual (actualización de la garantía de fiel cumplimiento). La vigencia de la garantía de fiel cumplimiento de los contratos de acceso, debe ser igual al contrato de acceso más treinta (30) días.
- Los contratos de acceso suscritos con los usuarios intermedios no se encuentran vigentes.

Asimismo, en las actas de inspección en materia de operaciones se presentan con frecuencia observaciones respecto a:

- Luminarias fuera de servicio.
- Se requiere repintado de señalización de pista principal, en la playa vehicular, calle de rodaje y acceso.
- Se requiere desbroce de vegetación en franja de pista y drenes.
- Mantenimiento.

2.2 Reuniones de Trabajo

Durante el año 2017, se realizaron un total de 26 reuniones de trabajo, de las cuales todas fueron realizadas en materia de inversiones. Dichas reuniones de trabajo se cumplieron en un 92.3% respecto al plan de supervisión de 2017. Cabe señalar, que dos (02) reuniones de trabajo fueron excluidas del plan anual de supervisión, que represente el 7.7% restante de las reuniones de trabajo programadas.

Estas reuniones de trabajo partieron que se verifique el Estado de Avance de la obra y/o coordinación de acciones sobre la gestión de una determinada materia, tales como:

- Directiva.
- Levantamiento de observaciones.
- Cuotas PAO por Programas de Mantenimiento Periódico.
- Modificaciones de Reglamento de Acceso.
- Acceso a facilidades esenciales para el servicio esencial de Abastecimiento de Combustible.
- Penalidades y Sanciones.
- Inversiones reconocidas.
- Estructuración financiera.

2.3 Supervisión de gabinete

Durante el 2017, se desarrollaron 144 actividades de supervisión que consiste en verificar el cumplimiento de las obligaciones de las Entidades Prestadoras a través de la evaluación de información que esta remita, que se encuentre en su página web, que obre en poder de OSITRAN o que sea proporcionada por terceros. Su resultado constará en un Informe de Supervisión.

Cuadro N° 11
Supervisión de Gabinete

Entidad Prestadora	Económico Administrativo-Financiero	Comercial / Financiero	Inversiones	Operaciones	Total
ADP	24		1	17	42
CAAP	24		1	17	42
CKW	25		---	---	25
LAP	9		5	10	24
CORPAC	11		---	---	11
Total	93		7	44	144

Al respecto, de las 93 actividades de supervisión de gabinete en materia económica – comercial/ administrativo – financiero, dichas actividades se cumplieron en un 100% respecto al Plan Anual de Supervisión 2017.

Cabe señalar, que los informes de supervisión en materia económica – comercial/ administrativo – financiero se realizan respecto a:

- Verificación de conformación de accionariado.
- Verificación de la presentación de los planes de negocio.
- Determinación de Cofinanciamiento.
- Verificación de las pólizas de seguro.
- Verificación de las garantías de fiel cumplimiento de los contratos de concesión.
- Presentación del inventario anual, informe de cobertura, plan anual de obligaciones.

De las 07 actividades de supervisión de gabinete en materia de inversiones, se cumplieron en un 100% respecto al plan de supervisión 2016. Los informes de supervisión en materia de inversiones, se realizaron respecto a:

- Presentación del Plan Anual de Inversiones.
- Presentación de informes trimestrales.

Finalmente, de las 44 actividades de supervisión de gabinete en materia de operaciones, se cumplieron en un 100% respecto al Plan Anual de Supervisión de 2017. Los informes de supervisión en materia de operaciones se realizaron respecto a:

- Presentación de las encuestas de satisfacción.
- Presentación de informes mensuales y trimestrales, presentación de plan anual de mantenimiento.
- Presentación de los resultados de medición de los parámetros relacionales a los niveles de AITA.

III. ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA

3.1 Reglamento Marco de Acceso

Actualmente, el OSITRAN tiene vigente un Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN (REMA), en el cual se establecen las reglas básicas referidas al acceso a la infraestructura de transporte de uso público y los criterios técnicos, económicos y legales a los cuales deberán sujetarse tanto los contratos de acceso a la infraestructura de transporte de uso público, así como los pronunciamientos sobre el acceso a dicha infraestructura que debe emitir el OSITRAN.

Cabe precisar que, en el año 2003, 2005, 2009 y 2015 se determinó la necesidad de precisar y realizar ajustes al REMA, con relación a determinados aspectos procedimentales, con el fin de facilitar su aplicación y alcanzar los objetivos del Organismo Regulador en materia de acceso a la infraestructura de transporte de uso público, razón por la cual se realizaron modificaciones al REMA.

Es importante indicar que, en vista al evidente cambio en el sector de transporte aeroportuario, portuario y vías férreas, crecimiento de la demanda, modelos de negocios y cambios tecnológicos, a fines del año 2017 el OSITRAN conformó el Grupo de Trabajo con la finalidad que este realice la revisión integral de dicho marco normativo a fin de identificar aquellos puntos que se considere se encuentren desfasados o que no están cumpliendo con el objetivo del REMA, entre los cuales, de acuerdo a la experiencia supervisora y reguladora, tenemos los siguientes:

i) Evaluar el concepto de servicio esencial y facilidad esencial,

- ii) Evaluar los procedimientos de acceso, especialmente el acceso mediante la emisión de Mandatos de Acceso,
- iii) Evaluar el procedimiento de negociación en el caso, especialmente el caso de una negociación múltiple,
- iv) Evaluar la lista de facilidades esenciales y servicios esenciales sujetas al REMA,
- v) Realizar un diagnóstico y propuesta de mejoras en la aplicación de la regulación por incentivos en el sector Infraestructura de Transporte de Uso Público, en el marco del Acceso a la infraestructura y
- vi) Realizar aclaraciones respecto del alcance del REMA, particularmente, respecto a temas operativos.

Finalmente, se tiene previsto que para fines de diciembre del 2018 se pueda aprobar las modificatorias al Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN

3.2 Mandatos de Acceso

OSITRAN emitió cuatro (04) mandatos de acceso a solicitud de distintos usuarios intermedios para el acceso a facilidades esenciales para prestar los servicios esenciales en los Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Al respecto, el detalla a continuación:

- Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. – LAP, en favor nueve (09) usuario intermedio para la prestación del servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. – LAP, en favor nueve (09) usuario intermedio para la prestación del servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Counters) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

- Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. – LAP, en favor siete (07) usuario intermedio para la prestación del servicio esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras áreas (Estación de Línea) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. – LAP, en favor del usuario intermedio Lan Perú para la prestación del servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas – Área Gris) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Asimismo, OSITRAN emitió un (01) mandato de acceso a Aeropuertos Andinos del Perú S.A. – AAP. Al respecto, el detalla a continuación:

- Mandato de Acceso a Aeropuertos Andinos del Perú S.A. - AAP, en favor del usuario intermedio Transber S.A. para la prestación del servicio esencial de asistencia en tierra o rampa en el Aeropuerto Alfredo Rodríguez Ballón de Arequipa.

Cuadro N° 12
Mandatos de Acceso por Usuario Intermedio

Usuario	Intermedio	Resolución de Consejo Directivo	Servicio Esencial	Aeropuerto
Aerolíneas Argentinas, TAME, Interjet, United Airlines, Air Canada, JetBlue, American Airlines, LATAM y Aeroméxico		RCD N° 007-2017-CD-OSITRAN de fecha 20.02.2017.	Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas)	Lima
		RCD N° 025-2017-CD-OSITRAN de fecha 09.08.2017		
Lan Perú		RCD N° 012-2017-CD-OSITRAN de fecha 22.03.2017.	Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas – Área gris)	Lima
		RCD N° 024-2017-CD-OSITRAN de fecha 09.08.2017		
Viva Colombia, Aerolíneas Argentinas, TAME, Interjet, United Airlines, Air Canada, JetBlue, American Airlines y Aeroméxico		RCD N° 006-2017-CD-OSITRAN de fecha 20.02.2017.	Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Counters)	Lima
		RCD N° 026-2017-CD-OSITRAN de fecha 09.08.2017.		

Usuario	Intermedio	Resolución de Consejo Directivo	Servicio Esencial	Aeropuerto
Jetblue, Air Canada, Interjet, United Airlines, LATAM y American Airlines		RCD N° 008-2017-CD-OSITRAN de fecha 20.02.2017.	Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras áreas (Estación de Línea)	Lima
		RCD N° 023-2017-CD-OSITRAN de fecha 09.08.2017		
Transber S.A.		RCD N° 033-2017-CD-OSITRAN de fecha 09.10.2017.	Asistencia en Tierra o Rampa	Arequipa

3.3 Reglamento de Acceso de las Entidades Prestadoras

Mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN, publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el 25 de mayo de 2003, se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), el cual fue modificado mediante Resolución del Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN, N° 006-2009-DC-OSITRAN y N° 010-2015-CD-OSITRAN, las cuales fueron publicadas en el Diario Oficial "El Peruano" el 24 de setiembre de 2005, 11 de febrero de 2009 y 18 de marzo de 2015, respectivamente.

3.2.1 CORPAC S.A.

Con Resolución de Consejo Directivo N° 019-2004-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura de CORPAC (en adelante, REA de CORPAC), el cual fue modificado mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 035-2006-CD-OSITRAN y N° 022-2011-CD-OSITRAN.

Mediante Carta N° GG-582-2017-C, recibida por OSITRAN el 13 de octubre de 2017, CORPAC remitió el proyecto de modificación de su REA de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 51 del REMA de OSITRAN. Al respecto, solicitó que se realicen las siguientes modificaciones y precisiones:

- Incorporación de la definición de Subasta Empaquetada de Acceso;
- Modificación del artículo 38°, referido al objetivo de la subasta;

- iii. Modificación del artículo 43°, referido al contenido de las bases;
- iv. Incorporación de los Anexos N° 4 y 5 respecto a los Servicios Esenciales que enfrentan o no restricciones de disponibilidad de uso de las facilidades esenciales de la infraestructura aeroportuaria y precisión del artículo 7°, referido a los Servicios Esenciales.

En ese sentido, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 044-2017-CD-OSITRAN de fecha 20 de diciembre de 2017, se resolvió se modifique el REA de CORPAC aprobado por Resolución N° 019-2004-CD-OSITRAN, en los términos que se indican en el Informe N° 038-2017-GSF-GAJ-OSITRAN elaborado por la Gerencia Supervisión y Fiscalización y Gerencia de Asesoría Jurídica.

3.2.2 Aeropuertos del Perú S.A.

Con Resolución de Consejo Directivo N° 055-2007-CD-OSITRAN de fecha 08 de agosto de 2007, se aprobó el Reglamento de Acceso de AdP (en adelante, REA de AdP), el cual fue modificado mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 035-2010-CD-OSITRAN y N° 028-2014-CD-OSITRAN.

Mediante Carta N° 1101-2017-GR-AdP, recibida con fecha 04 de diciembre de 2017, AdP remitió a OSITRAN el proyecto de modificación de su REA de AdP, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 51° del REMA. Dicho proyecto tiene por objeto modificar el contenido de:

- Anexo N° 5 – Servicios Esenciales que no enfrentan Restricciones de Disponibilidad de Uso y que sí requieren de Contrato de Acceso; y
- Anexo N° 6 – Servicios Esenciales que sí enfrentan Restricciones de Disponibilidad de Uso de Facilidades Esenciales

El 13 de diciembre de 2017 se publicó en el Diario Oficial “El Peruano” la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 114-2017-GSF-

OSITRAN, a fin que los Usuarios Intermedios puedan remitir a OSITRAN sus comentarios y observaciones sobre el referido proyecto de modificación, dentro de los quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente a la fecha de su publicación.

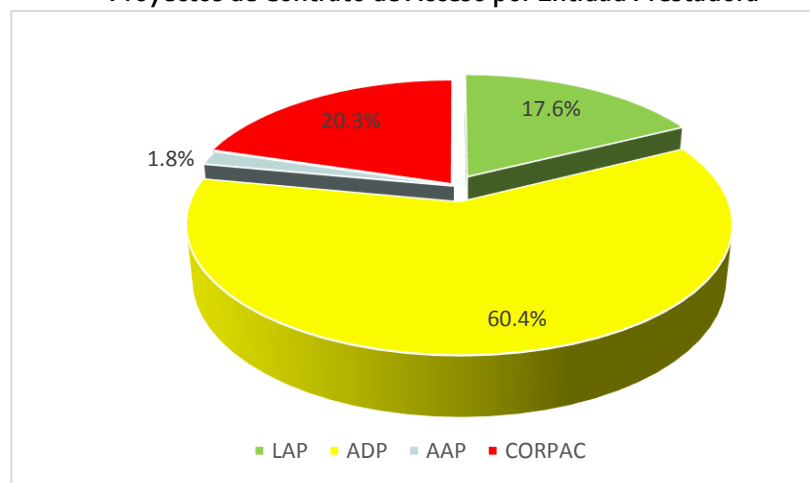
Al respecto, la Gerencia Supervisión y Fiscalización y Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN, en proceso de evaluación de la solicitud de modificación del REA de AdP.

3.3 Gestión de proyectos de Contratos de Acceso - REMA

En el 2017, OSITRAN evaluó y emitió opinión a 227 proyectos de contratos de acceso⁴ visados entre las Entidades Prestadoras y los usuarios intermedios para el acceso a facilidades esenciales. De ese universo, el 60.4% (137 proyectos de contrato de acceso) fueron presentados por la entidad prestadora Aeropuertos del Perú S.A. y el 20.3% (46 proyectos de contrato de acceso) fueron presentados por la entidad prestadora CORPAC S.A. La Entidad Prestadora con el menor número de proyectos de contrato de acceso presentados fue Aeropuertos Andinos del Perú S.A. equivalente al 1.8 % del total, esto debido a que dicha entidad elabora proyectos de adenda a los contratos de acceso.

⁴ Información referencial de proyectos de contratos de acceso presentados por las Entidades Prestadoras.

Gráfico N° 22
Proyectos de Contrato de Acceso por Entidad Prestadora



Asimismo, en el Cuadro N° 13, se observa que las entidades prestadoras Aeropuertos del Perú S.A., Aeropuertos Andinos del Perú S.A., Lima Airport Partners S.R.L. y Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. remitieron los proyectos de contratos de acceso a OSITRAN, en la mayoría de los casos para que los usuarios intermedios presten el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas y counters), equivalente a un 63.4% del total de los proyectos remitidos.

Cuadro N° 13
Proyectos de Contrato aprobados en el 2017

CONCESIONES	ene-17	feb-17	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	2017
	1 Aeropuerto Jorge Chávez	1	0	0	0	0	20	11	3	3	0	0	2
Rampa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	0	0	0	0	0	12	8	3	2	0	0	1	26
Depósito de equipaje rezagado	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Mantenimientos de aeronaves en hangares	0	0	0	0	0	8	2	0	1	0	0	1	12
2 Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	29	2	7	3	2	14	14	12	17	27	9	1	137
Rampa	12	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	15
Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	9	0	5	3	2	14	13	2	3	27	9	1	88
Mantenimientos de aeronaves en hangares	8	0	2	0	0	0	1	10	13	0	0	0	34
3 Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	0	4
Rampa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	0	4
Mantenimientos de aeronaves en hangares	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 CORPAC	8	0	0	6	0	5	0	3	0	0	12	12	46
Rampa o asistencia en tierra	3	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2	5	12
Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	4	0	0	4	0	4	0	2	0	0	8	4	26
Mantenimientos de aeronaves en hangares	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	3	8
TOTAL	38	2	7	11	2	39	25	19	21	27	21	15	227

3.4 Gestión de proyectos de Adenda de Contratos de Acceso

Durante el 2017, OSITRAN evaluó y emitió opinión a 96 proyectos de adenda⁵. De ese universo, el 53.12% (51 proyectos de adenda a contratos de acceso) fueron presentados por la entidad prestadora Aeropuertos Andinos del Perú S.A y el 31.25% (30 proyectos de adenda a contratos de acceso) fueron presentados por la entidad prestadora Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.

Cuadro N° 14
Proyectos de Adenda aprobados en el 2017

CONCESIONES		ene-17	feb-17	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	2017
1	Aeropuerto Jorge Chávez	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
	Traslado de carga	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Rampa	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
	Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Depósito de equipaje rezagado	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mantenimientos de aeronaves en hangares	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	0	0	0	0	0	0	2	3	7	0	0	0	12
	Rampa	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	5
	Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	7
	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mantenimientos de aeronaves en hangares	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	17	1	4	0	2	1	3	0	4	1	0	18	51
	Rampa	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	6
	Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	12	0	4	0	2	1	3	0	4	1	0	5	32
	Mantenimientos de aeronaves en hangares	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	11
4	CORPAC	4	0	0	0	4	1	0	4	0	4	1	12	30
	Rampa o asistencia en tierra	1	0	0	0	1	1	0	1	0	1	0	3	8
	Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	2	0	0	0	2	0	0	2	0	2	1	6	15
	Mantenimientos de aeronaves en hangares	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	3	7
	TOTAL	21	1	4	0	9	2	5	7	11	5	1	30	96

Las entidades prestadoras remiten los proyectos de adenda a contratos de acceso visados por los usuarios intermedios, de los cuales en el mayoría de los casos son por motivos de:

- Ampliación de plazo de vigencia.
- Modificación del importe de la garantía de fiel cumplimiento.
- Modificar el cargo de acceso.
- Ampliar el uso de área particular.

⁵ Información referencial de proyectos de adenda presentados por las Entidades Prestadoras.

IV. GESTIÓN DE CONTRATOS DE SUPERVISIÓN

Durante el 2017, las empresas supervisoras contratados por OSITRAN siguen realizando el ejercicio de sus actividades específicas en los Contratos que se suscribieron.

4.1 Lima Airport Partners S.R.L.

OSITRAN suscribió el Contrato N° 046-2014-OSITRAN de Locación de Servicios (CLS) el 18 de setiembre de 2014, con el Consorcio Supervisor CESEL – INECO, conformado por la empresa CESEL S.A. y la empresa INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.A. INECO – para la supervisión de las Mejoras que efectuara Lima Airport Partners S.R.L. – LAP, concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC).

- Inicio: 01/12/2014
- Fecha de Término: 31/12/2021
- Plazo de ejecución: 85 semanas
- Monto contractual: 3.54% de Inversiones ejecutadas y reconocidas
- Fuente de financiamiento: Concesionario.
- Cartas fianza: vigentes.
- Estado situacional del servicio:

Debido a la demora en la entrega de terrenos para la Ampliación del AIJC, actualmente hay bajas inversiones, lo cual impacta en el servicio de supervisión, debiendo reducirse la participación del personal a lo mínimo necesario.

Cabe indicar, que los servicios de Supervisión fueron contratadas por 85 meses (fecha de culminación 31/12/2021).

Debido a que no se entregó el terreno, esto impactaría en los servicios de Supervisión, toda vez en función al tiempo que genere el atraso en entrega de terrenos, pudiera generar que nos quedamos sin Supervisión para los finales de la ampliación del AIJC.

Ante la falta de entrega de la totalidad de los terrenos necesarios para la Ampliación del Aeropuerto por parte del Concesionario, el Consorcio Supervisor CESEL – INECO y OSITRAN convienen suspender las obligaciones al Contrato N° 046-2014-OSITRAN a partir del día 20 de mayo del 2016. A la fecha sigue suspendido los servicios de Supervisión.

4.2 Aeropuertos Andinos del Perú S.A:

Contrato de Locación de Servicios Contrato N° 020-2012-OSITRAN con el Consorcio Pro Aeropuerto conformado por las empresas PROINTEC S.A. y CADUCEO CONSULTORES S.A. – para la Supervisión de las Obras Obligatorias del Periodo Inicial del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.

- Inicio: 08/05/2012
- Fecha de Término: 31/08/2014
- Plazo de ejecución: 27 meses (incluida adenda)
- Monto contractual: US\$ 2 029 906,80
- Fuente de financiamiento: Concesionario
- Estado situacional del servicio: en arbitraje
- Cartas fianza: vigentes

Según la Cláusula Décimo Sexta del referido contrato, establece que el Supervisor deberá mantener vigente la Carta Fianza de Fiel Cumplimiento a favor de OSITRAN, por un monto de USD 202 990,68 que corresponde al 10% del monto contratado a favor de OSITRAN, hasta la liquidación final del Contrato, evento que no ha ocurrido.

Al respecto, se presentó la Carta Fianza N° G705743 del Contrato N° 020-2012-OSITRAN, emitida por el Banco de Crédito al Consorcio PRO AEROPUERTO por un monto de USD 202,990.68 y presentada por el Consorcio PRO AEROPUERTO ante OSITRAN, el cual se extendió hasta el 31 de mayo de 2018.

4.3 Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.

UNOPS por encargo de OSITRAN, procedió a convocar el Concurso Publico Internacional PEOC/15/92464/2298 para la selección y contratación de una firma consultora especializada que se encargue del Servicio de Supervisión de Estudios de Ingeniería y Ejecución de Obras del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero-Cusco.

UNOPS elaboró las Bases del Concurso sobre la información técnica recibida y una vez aprobadas por OSITRAN las puso a disposición de los interesados para su consulta y/o adquisición a partir del 07 de setiembre de 2015 en la página web de UNOPS y la oficina de UNOPS.

El 09 de noviembre de 2015, se recibieron en la Oficina de UNOPS las propuestas de cinco (05) consorcios. El comité de evaluación de UNOPS de la evaluación de propuestas, determino recomendar la adjudicación del Concurso Publico Internacional al Consorcio Internacional Supervisión Valle Sagrado.

El 21 de diciembre de 2015, UNOPS comunicó al Consorcio Internacional Supervisión Valle Sagrado que, habiendo concluido el proceso de evaluación, su propuesta resulto adjudicada por lo que le corresponde proceder con la etapa de suscripción del contrato con el OSITRAN, según lo establecido en el numeral 15.7 de la Sección 3 de las bases del Concurso.

Actualmente, mediante Carta Notarial N° 005-2018-GA-OSITRAN del 31 de enero del 2018, OSITRAN comunicó la resolución del Contrato de Supervisión, dada la resolución del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero Cusco, comunicada por el Concedente mediante Oficio N° 3910-2017-MTC/25 del 13 de julio del 2017.

V. MODIFICACIÓN O RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE CONCESIÓN

El OSITRAN emite opinión técnica no vinculante a los proyectos Adenda de Contratos de Concesión propuestas por el Concesionario y el Concedente. En el año 2017, se solicitó opinión técnica respecto a:

- **Proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.**

Mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25 recibido con fecha 30 de diciembre de 2016, el Concedente remitió el proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión y el Informe N° 1315-2016-MTC/25 que lo sustenta, solicitando la opinión técnica correspondiente conforme al numeral 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

Mediante Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN de fecha 18 de enero de 2017, que aprueba el Informe N° 001-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, se emitió opinión técnica respecto al proyecto de Adenda N° 07 presentado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Al respecto, mediante Oficio N° 2570-2017-MTC/25 de 20 de junio de 2017, el Concedente remitió a OSITRAN un nuevo proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión y el Informe N° 505-2017-MTC/25 que lo sustenta, solicitando la opinión técnica correspondiente conforme al marco normativo vigente.

Mediante Sesión de Consejo Directivo N° 613-2017-CD-OSITRAN de fecha 12.07.2017, OSITRAN emitió opinión técnica favorable respecto de la propuesta de Adenda 7 al Contrato de Concesión.

- **Proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero.**

Mediante Oficio N° 0028-2017-MTC/25 recibido el 03 de enero de 2017, el Concedente solicitó, en el marco del Decreto Legislativo 1224 y su Reglamento, la opinión de OSITRAN respecto al Proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión.

El Consejo Directivo de OSITRAN, en su sesión N° 607-2017-CD-OSITRAN, acordó por mayoría, dar opinión técnica favorable en mayoría respecto del proyecto de Adenda N° 01 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, por las consideraciones señaladas en los Anexos 1 y 2 del Acuerdo N° 2009-607-17-CD-OSITRAN DE FECHA 20.01.2017.

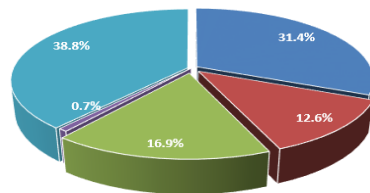
La Dirección General de Concesiones en Transportes notificó, mediante Oficio N° 142-2017-MTC/01 del 13 de julio del 2017, a la Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A. la decisión unilateral e irrevocable del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de resolver el Contrato de Concesión por razones de interés público.

Cabe señalar, que dichas opiniones se realizaron en trabajo en equipo con las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica.

VI. INVERSIONES RECONOCIDAS

Los compromisos de inversión en concesiones de Infraestructura de Transporte de Uso Público se incrementaron a US\$ 15,499 millones a diciembre de 2017, correspondiendo US\$ 1,948 millones en materia aeroportuaria.

% de Inversión referencial a ejecutar
(por tipo de infraestructura)



■ Carreteras ■ Aeropuertos ■ Puertos ■ Hidrovía Amazónica ■ Ferrocarriles

Infraestructura	Total Inversión Comprometida (millones de US\$)
Carreteras	4,899
Aeropuertos	1,948
Puertos	2,521
Hidrovía Amazónica	112
Ferrocarriles	6,018 ⁽¹⁾
TOTAL US\$	15,499

(1) Sólo se consideran las inversiones comprometidas para la Línea 1 del Metro de Lima y la Línea 2 del Metro de Lima. En los casos de la infraestructura ferroviaria en el FFCC del Centro, el compromiso es mantener los estándares de calidad FRA II y alcanzar los estándares de calidad FRA III en el tramo Callao - La Oroya. En el caso del FFCC del Sur y Sur-Oriente, el compromiso de inversión es alcanzar y mantener los estándares de calidad FRA II.

Al cierre del 2017, se supervisaron inversiones valorizadas por un total de US\$ 7 310.1 millones, lo que significa el 47% respecto de los compromisos de inversiones totales. De dicha cantidad, corresponde a aeropuertos, US\$ 517 millones.

Cabe indicar, que la Jefatura de Contratos Aeroportuarios regula y supervisa a cuatro (04) empresas concesionarias:

- Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH).
- Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (12 aeropuertos)
- Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales (5 aeropuertos)
- Aeropuerto Internacional Chinchero – Cusco (AICC).

Cuadro N° 15

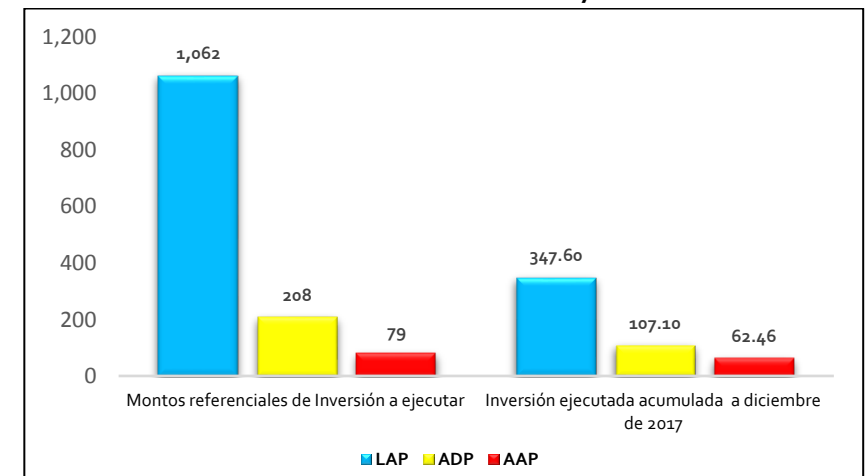
Inversiones Reconocidas en los Contratos de Concesión (US\$)

Aeropuertos	Compromiso de inversión	Inversión ejecutada /Reconocida 2017	Inversión reconocida acumulada a Dic. 2017
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	1,061,520,000	10,236,467	347,606,313
Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	207,685,182	9,235,267	107,098,695
Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	79,249,190	0	62,453,979
Total	1,348,454,372	19,471,734	517,158,987

Al respecto, en el año 2017 se invirtió en las concesiones de aeropuertos el monto de US\$ 19,5 millones de dólares americanos, correspondiendo las inversiones a la concesión del Primer Grupo de Aeropuerto de Provincias con US\$ 9,24 millones y del Aeropuertos Internacional Jorge Chávez con US\$ 10,24 millones.

Gráfico N° 23

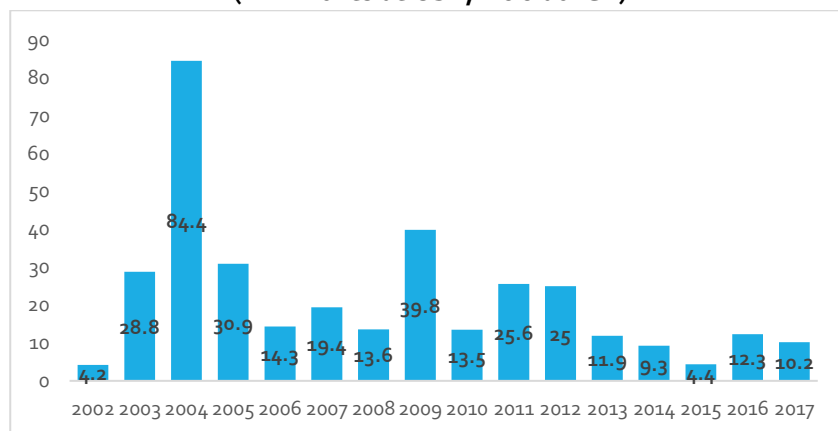
Inversiones en los Contratos Aeroportuarios al 2017 en millones de USD e incluye IGV



6.1 Lima Airport Partners S.R.L.

Durante el periodo inicial (2001 – 2009), el monto invertido en mejoras obligatorias en el AIJCH debía alcanzar los USD 222 millones. De dicho monto, un total de USD 110 millones debían invertirse durante los primeros cuatro (4) años de la concesión (2001 – 2005). Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, durante el periodo inicial (2001 – 2009), las inversiones ejecutadas por LAP ascendieron a USD 235,4 millones, de los cuales un total de USD 148,3 millones fueron invertidos durante los primeros cuatro (4) años. Así, LAP ha cumplido las metas de inversión previstas durante el periodo inicial de la concesión.

Gráfico N° 24
Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2002 – 2017
(En millones de USD, incluido IGV)



Entre las Mejoras realizadas en el AIJCH, se cuenta la “Mejoras en HVAC del Terminal – Configuración del Sistema de Agua Helada de la Torre Central” trabajos que consistieron en la instalación y puesta en operación de un sistema chiller para realizar trabajo en paralelo con el sistema chiller existente.

Otro proyecto que se ejecutó, fue la “Rehabilitación de Pavimento en Plataforma Sector G2 y H2” trabajos que consistieron en la rehabilitación del pavimento aeronáutico en 04 Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves (PEAs) en los sectores G2 y H2 de la plataforma norte, a fin de atender 04 posiciones de estacionamiento para aeronaves clave C.

Otras mejoras realizadas son “Remodelación Oficinas LAP”, “Mejoras de Infraestructura en Zona Sur”, “Instalación de Disipadores en Edificio Terminal”, “Mejoras en el Sistema Eléctrico”, “Ampliación del Sistema de Control de Accesos y Circuito Cerrado de TV”, “Mostradores de Atención en Llegadas Internacionales”, entre otras.

También, se viene ejecutando el Proyecto “Ampliación del Área de Equipaje Nacional del AIJC”, el cual consiste, entre otros, en el incremento de 02 carruseles para recojo de equipajes en el Área de Llegadas Nacionales y una renovada oferta comercial.

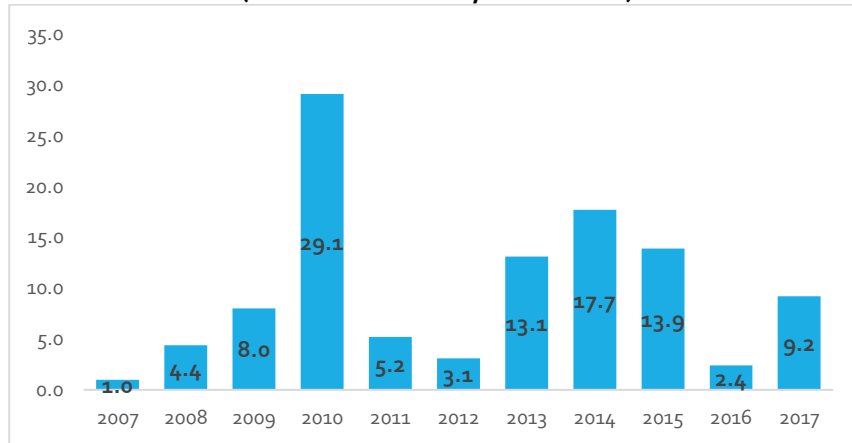
De igual forma, entre otras mejoras, se viene ejecutando el Proyecto; “Rehabilitación de Calle de Rodaje A y Zona de Seguridad de la Pista 15”, cuyo objetivo principal es recuperar el nivel de servicio y la transitabilidad para las aeronaves.

En lo que respecta al proyecto de Ampliación del AIJCH, también denominado Expansión del AIJCH, se viene llevando a cabo el proceso de selección para seleccionar a la empresa que construya la “Ampliación del AIJCH”, que incluirá - como elementos más relevantes - la construcción de un nuevo Terminal Aéreo y la construcción de la Segunda Pista

6.2 Aeropuertos del Perú S.A.

A diciembre de 2017, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, que ha sido reconocida por OSITRAN, ascendió a USD 107,1 millones, lo cual representa un avance de 51.6% en el compromiso total de inversión de ADP (USD 207,7 millones).

Gráfico N° 25
Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2007 – 2017
(En millones de USD, incluido IGV)



Durante 2017 (enero – diciembre), se han reconocido inversiones por un monto de USD 9,2 millones. Se logró cerrar satisfactoriamente la liquidación de todas las obras de inversión del Periodo Inicial del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, y respecto al Periodo Remanente, se liquidó las actividades de Mantenimiento Periódico del lado aire, infraestructura y equipamiento de los años 2015 y 2016 de los doce aeropuertos concesionados, así como el PIP menor denominado "Mejoramiento del Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Cajamarca", lo cual ha repercutido en la seguridad operacional toda vez que dicho mejoramiento evita que existan incursiones en pista.

Es preciso señalar, que la inversión comprometida incluye la ejecución de los siguientes proyectos:

- ✓ Obras del Periodo inicial, cuyo monto de inversión según los estudios de pre inversión sumaban el monto de USD 53 537 000 inc. IGV.

- ✓ El Proyecto Modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco, por un monto accedente de USD 54 627 868.57incl.IGV según el estudio de factibilidad.
- ✓ El Proyecto "Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Piura" cuyo monto asciende a S/. 167, 610,445 (incl. Intangibles e IGV).
- ✓ El Proyecto "Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Chiclayo" cuyo monto asciende a S/. 166, 744,877 (incl. Intangibles e IGV).
- ✓ Mejoramiento del Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Cajamarca. El monto ejecutado de la obra fue de S/.451,372.44 incluido IGV.
- ✓ Mejoramiento e Implementación del Sistema de Climatización del Terminal de Pasajeros y Sistema de Respaldo de Energía Eléctrica para el Aeropuerto de Tumbes. El monto ejecutado por la obra fue de S/.978,810.96 incluido IGV.
- ✓ Mejoramiento e Implementación del Sistema de Climatización del Terminal de Pasajeros y Sistema de Respaldo de Energía Eléctrica para el Aeropuerto de Piura. El monto ejecutado por la obra fue de S/.1'031,211.61 incluido IGV.
- ✓ "Mejoramiento del Cerco Perimetral del Aeropuerto de Cajamarca". El monto ejecutado por la obra fue de S/.382 519.01 sin IGV.

6.3 Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

A diciembre de 2017, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, que ha sido reconocida por OSITRAN ascendió a USD 62,4 millones, lo cual representa un avance de 78,8% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 79,2 millones). Cabe mencionar que, durante el 2017 no se han reconocido inversiones de AAP, pues las obras previstas no han podido ejecutarse debido a demoras en la aprobación de los estudios de pre inversión necesarios para obtener la viabilidad de los proyectos en el marco del SNIP.

En el presente año se ha culminado la ejecución de la Obra Obligatoria "Cerco Perimetral y Cerco Operativo" del Aeropuerto de Puerto Maldonado. Sin embargo, está pendiente la culminación de las obras "Construcción de Vía perimetral de Afirmado" del Aeropuerto de Puerto Maldonado, así como también, la obra "Planta de Abastecimiento de Combustible" del Aeropuerto de Juliaca.

Es preciso indicar que, la no ejecución de las obras antes mencionadas, no ha originado un impacto negativo en la seguridad operacional de los Aeropuertos y mucho menos en la atención de los pasajeros.

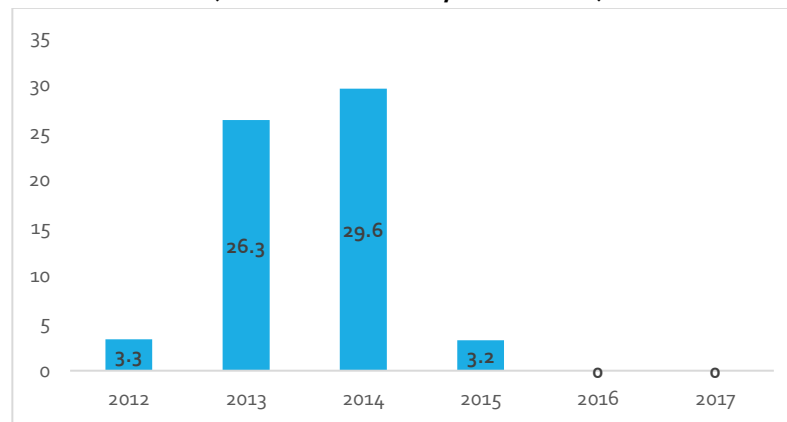
Obras Nuevas

En el año 2017 se recepcionó la Obra Nueva "MEJORAMIENTO DE LA CAPACIDAD OPERATIVA DEL SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS DEL AEROPUERTO DE AYACUCHO", por lo tanto, el Aeropuerto de Ayacucho cuenta con un nuevo vehículo contraincendio totalmente equipado. La inversión en dicha obra ascendió a USD 1,323,092.11 (Un millón trescientos veintitrés mil noventa y dos con 11/100 dólares americanos) inc. IGV.

Vehículo para el Servicio de Extinción de Incendios



Gráfico N° 26
Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2012 – 2017
(En millones de USD, incluido IGV)



Analizando las inversiones por aeropuerto, se aprecia que el mayor avance se ha producido en el aeropuerto de Arequipa (el más importante de la concesión como se ha mencionado), donde se ha alcanzado cerca del 100% de la inversión comprometida. Los aeropuertos donde se aprecia un menor avance en los compromisos de inversión son los de Juliaca y Puerto Maldonado.

Cuadro N° 16
Inversión comprometida y reconocida por aeropuerto al 2017
(En millones de USD, incluido IGV)

Aeropuerto	Inversión comprometida (USD miles)	Inversión reconocida al 2017 (USD miles)	Avance (%)
Arequipa	19 964	19 669	98,5%
Tacna	19 750	16 771	84,9%
Ayacucho	13 094	11 140	85,1%
Juliaca	13 720	8 007	58,4%
Puerto Maldonado	12 721	6 870	54,0%
Total	79 249	62 458	78,8%

VII. DETERMINACIÓN DEL COFINANCIAMIENTO

7.1. Aeropuertos del Perú S.A.

El análisis del reconocimiento del Cofinanciamiento referido al Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) correspondiente al año 2017, se realizó conforme a lo establecido por el Contrato de Concesión y sus anexos, en particular el Anexo 17.

Asimismo, se establece que los pagos trimestrales que realice el CONCEDENTE al CONCECIONARIO serán por los siguientes conceptos:

- Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)
- Pago por avance de obras (PAO): CRPAOs, PMP, PAO.

Cuadro N° 17
ADP – Cofinanciamiento 2017 (Incluido el IGV)

COMPONENTES	1T - 2017	2T - 2017	3T - 2017	4T - 2017	Total
COF TOTAL	\$707,987.00	\$961,228.39	----	----	\$1,669,215.39
CRPAOs	\$2,081,854.92	\$2,081,854.92	\$2,081,854.92	\$2,081,854.92	\$8,327,419.68
PAO "Periodo Inicial"	S/. 4,327,023.34	S/. 4,327,023.34	S/. 4,327,023.34	S/. 4,327,023.34	S/. 17,308,093.36
PAO "Programa de Mantenimiento Periódico"	S/. 2,318,466.67	S/. 10,826,341.35	S/. 2,318,466.67	S/. 2,318,466.67	S/. 17,781,741.36

Al respecto, el OSITRAN durante el año 2017, determino el cofinanciamiento referido al pago por mantenimiento y operación (PAMO) al concesionario Aeropuertos del Perú S.A. por un total de US\$ 1,7 millones de dólares americanos.

Mediante Oficio N° 7791-2017-GSF-OSITRAN de fecha 16 de octubre de 2017, OSITRAN devuelve la factura electrónica N° 001-30715 por concepto de cofinanciamiento operacional, requiriéndole al Concesionario disponga el levantamiento de las observaciones pendientes, a efectos de instruir al fiduciario el pago por cofinanciamiento operacional correspondiente al tercer trimestre de 2017.

Asimismo, mediante Oficio N° 00459-2018-GSF-OSITRAN de fecha 17 de enero de 2018, OSITRAN devuelve la factura electrónica N° 001-33736 por concepto de cofinanciamiento operacional, requiriéndole al Concesionario disponga el levantamiento de las observaciones pendientes, a efectos de instruir al fiduciario el pago por cofinanciamiento operacional correspondiente al cuarto trimestre de 2017.

Por otro lado, mediante Oficio N° 5570-2017-GSF-OSITRAN de fecha 24 de julio de 2017, OSITRAN remitió la instrucción de pago al contado a COFIDE por el 30% del monto reconocido por las labores realizadas en cumplimiento del PMP 2016, de acuerdo a lo establecido en el numeral 2.6.2 del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

7.2. Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

El análisis del reconocimiento del Cofinanciamiento referido al Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) correspondiente al año 2017, se realizó conforme a lo establecido por el Contrato y sus anexos, en particular el Anexo 16 (Apéndice 2) y de la Adenda N°2 del Contrato de Concesión. Asimismo, se establece que los pagos trimestrales que realice el CONCEDENTE al CONCECIONARIO serán por los siguientes conceptos:

- Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)
- Pago por Obras Obligatorias (PPO)
- Pago por Obras (PAO)
- Mantenimiento Correctivo (MC)

Cuadro N° 18
AAP – Cofinanciamiento 2017 (Incluido el IGV)

Componente 2017	TOTALES - 1T	TOTALES - 2T	TOTALES - 3T	TOTALES - 4T
PAMOt	\$1,042,007.50	\$1,042,007.50	\$1,042,007.50	\$1,042,007.50
IRt	\$2,302,302.04	\$2,423,437.65	\$2,921,207.40	\$2,879,746.92
SALDO(50% del Excedente)	-\$630,147.27	-\$690,715.08	-\$939,599.95	-\$918,869.71
MC	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$29,231.24
PPO	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
PAO	\$76,219.84	\$412,599.19	\$76,219.84	\$76,219.84

Cada componente del Cofinanciamiento fue facturado (por el Concesionario) y cancelado (Concedente) de manera independiente.

Al respecto, el concesionario Aeropuertos Andinos del Perú S.A durante el año 2017, pago a favor del Concedente la suma de US\$ 3,2 millones de dólares por concepto del excedente obtenido de la aplicación de la fórmula del Cofinanciamiento Operacional.

VIII. NIVELES DE SERVICIO EN AEROPUERTOS

Durante este año 2017, se efectuó la contratación de una empresa de prestigio internacional para la medición conjunta de los niveles de servicio en las tres concesiones aeroportuarias (Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - AIJCH, Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos), lo cual permite que OSITRAN se beneficie de las economías de escala y realice un seguimiento constante del cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y niveles de servicio IATA (International Air Transport Association) en check in, control de pasaportes, control de seguridad, salas de embarques, salas de recojo de equipajes y hall de llegadas; así como tomar las medidas necesarias a fin que la calidad del servicio brindado no se vea degradado en perjuicio de los usuarios.

8.1 Lima Airport Partners S.R.L.

Como parte de las actividades de supervisión de OSITRAN, en el año 2017, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización contrató a una empresa especializada, para realizar mediciones de los requisitos técnicos mínimos del Anexo 14 del Contrato de Concesión y niveles de servicio IATA B en el AIJCH, los procesos evaluados fueron:

- Check In o Facturación
- Control De Seguridad Rayos X
- Migraciones Salidas/Llegadas
- Salas de Embarques Nacional e Internacional
- Hall para Recojo de Equipaje Nacional e Internacional
- Control de Aduanas (Internacional)
- Hall Público de Llegadas
- Hall Público de Salidas

Cuadro N° 19
RTM: Resultados de las mediciones realizadas en 2016

SUBSISTEMA	TIPO	DESCRIPCIÓN	UNIDADES/ÁREA EXISTENTE	TOTAL REQUERIDO IATA	CONCLUSIÓN
CHECK IN	SALIDAS COMBINADAS	Unidades de Proceso	124	41	Cumple
		Área Total (m2)	3,971	1,565	Cumple
CONTROL SEGURIDAD	SALIDAS COMBINADAS	Unidades de Proceso	12	11	Cumple
		Área Total (m2)	682	861	No cumple
	TRÁNSITO	Unidades de Proceso	8	7	Cumple
		Área Total (m2)	1,005	523	Cumple
MIGRACIONES SALIDAS	INTERNACIONAL	Unidades de Proceso	24	19	Cumple
		Área Total (m2)	873	492	Cumple
MIGRACIONES LLEGADAS	INTERNACIONAL	Unidades de Proceso	30	33	No cumple
		Área Total (m2)	1,527	806	Cumple
SALAS DE EMBARQUE	GATE 8 GATE 13 GATE 9-12 GATE 19 GATE 26 GATE 21-24	Área Total (m2)	206.7	193	Cumple
		Área Total (m2)	204.5	207	No cumple
		Área Total (m2)	962.4	757	Cumple
		Área Total (m2)	278.2	443	No cumple
		Área Total (m2)	202.7	217	No cumple
		Área Total (m2)	1,327.00	1,083.00	Cumple
SALA RECLAMO EQUIPAJE	DOMÉSTICO	Unidades de Proceso	4	6	No cumple
		Área Total (m2)	2,264	1,305	Cumple
	INTERNACIONAL	Unidades de Proceso	6	5	Cumple
		Área Total (m2)	3,686	2,428	Cumple
ADUANAS	INTERNACIONAL	Unidades de Proceso RX	3	4	No cumple
		Área Total RX (m2)	575	430	Cumple
HALL DE LLEGADAS	DOMÉSTICO	Área Total (m2)	1,135	781	Cumple
	INTERNACIONAL	Área Total (m2)	3,187	2,945	Cumple

A partir de la suscripción de la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión, suscrita el 25 de julio de 2017, se aplica Nivel de Servicio ÓPTIMO de la Décima Edición del Manual de Desarrollo Aeroportuario de la IATA.

8.2 Aeropuertos del Perú S.A.

Tal como lo establece el Contrato de Concesión, los niveles de servicio en los aeropuertos se verificarán en función a lo señalado en la décima edición del ADRM. Para mayor precisión el Anexo 8 del Contrato de Concesión establece los parámetros de área por pasajeros, tiempo y velocidad para los niveles de servicio C y D.

Es así que, como parte de las actividades de supervisión de OSITRAN, en el año 2015, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización contrató a una empresa especializada, para realizar mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

De acuerdo con lo señalado en el numeral 1.4 del Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, las terminales aeroportuarias deben ser implementada y planificadas a fin de cumplir con los niveles de servicio C y D de la Décima Edición del Manual de Desarrollo Aeroportuario de la IATA.

Para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 350,000 pasajeros por año o para los aeropuertos con que reciban uno o más y de los comerciales internacionales al mes aplicará en nivel "C" IATA. Para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 100,000 pasajeros por año, pero menor a los 350.000 pasajeros anuales aplicará en nivel "D" IATA.

8.3 Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Respecto, al Anexo 5 del Contrato de Concesión clasifica a las operaciones que se llevan a cabo en el Aeropuerto como Operaciones Principales y Operaciones Secundarias, las cuales se encuentran a cargo del Concesionario, asimismo, específica que estas deben de llevarse a cabo en cumplimiento a los RTM establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión, durante toda la vigencia de la misma, es decir, establece los parámetros de calidad para los servicios brindados por el Concesionario en la terminal de pasajeros.

Es así que, como parte de las actividades de supervisión de OSITRAN, en el año 2016, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización contrató a una empresa especializada, para realizar mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.

De acuerdo con lo señalado en el numeral 1.4 del Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, las terminales aeroportuarias deben ser implementada y planificadas a fin de cumplir con los niveles de servicio estipulados en la más reciente versión (Décima Edición) del Manual de Desarrollo Aeroportuario de la IATA. El citado Manual recomienda el cumplimiento del nivel de servicio ÓPTIMO.

Cuadro N° 22
Nivel de Servicio IATA "D" - Resultados de las mediciones 2016

PROCESOS	NIVEL DE SERVICIO ÓPTIMO	AREQUIPA	CUMPLE	JULIACA	CUMPLE	PUERTO MALDONADO	CUMPLE	TACNA	CUMPLE
ZONA CHECK-IN									
Área por pasajero Hall Principal	2.0-2.3 m2/pax	1.15 m2/pax	NO	2.11 m2/pax	SI	2.0 m2/pax	SI	3.52 m2/pax	SI
% de Pasajeros Sentados	15-20%	1.49%	NO	7.41%	NO	0.00%	NO	18.29%	SI
Área por pasajero Facturación	1.3-1.8 m2/pax	2.88 m2/pax	SI	2.50 m2/pax	SI	6.23 m2/pax	SI	3.33 m2/pax	SI
Tiempo Máximo de espera - Económico	10-20 min	06 min 09 seg	SI	15 min 49 seg	SI	12 min 30 seg	SI	06 min 54 seg	SI
ZONA DE SEGURIDAD									
Área mínima por pasajero Control de Seguridad	1.0-1.2 m2/pax	2.62 m2/pax	SI	0.26 m2/pax	NO	1.13 m2/pax	SI	3.99 m2/pax	SI
Tiempo máximo de espera Seguridad	5-10 min	02 min 13 seg	SI	17 min 17 seg	NO	02 min 59 seg	SI	02 min 35 seg	SI
ZONA SALA DE EMBARQUE									
Área mínima por pasajero sentado	1.5-1.7 m2/pax	1.65 m2/pax	SI	1.36 m2/pax	NO	1.36 m2/pax	NO	1.03 m2/pax	NO
Área mínima por pasajero de pie	1.0-1.2 m2/pax	1.71 m2/pax	SI	2.40 m2/pax	SI	3.04 m2/pax	SI	3.34 m2/pax	SI
% de Pasajeros Sentados	50-70%	53.91%	SI	49.47%	NO	49.74%	NO	67.46%	SI
Tasa de Ocupación Máxima	60-70%	75.88%	NO	66.11%	SI	56.59%	SI	75.23%	NO
SALA DE RECOJO DE EQUIPAJES									
Área mínima por pasajero	1.5-1.7 m2/pax	1.77 m2/pax	SI	3.07 m2/pax	SI	2.50 m2/pax	SI	1.96 m2/pax	SI
Tiempo máximo de espera	0-15 min	04 min 08 seg	SI	02 min 44 seg	SI	04 min 26 seg	SI	05 min 53 seg	SI
HALL DE LLEGADAS									
Área mínima por pasajero	2.0-2.3 m2/pax	2.65 m2/pax	SI	2.99 m2/pax	SI	0.73 m2/pax	NO	2.34 m2/pax	SI
% de Pasajeros Sentados	15-20%	11.67%	NO	16.00%	SI	11.43%	NO	7.41%	NO

IX. APORTACIONES POR REGULACIÓN

De acuerdo al Reglamento de Aporte por Regulación aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 064-2015-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2015, las Entidades Prestadoras están obligadas a efectuar mensualmente el pago del Aporte por Regulación a que se refiere el artículo 10 de la Ley N° 27332 aplicando el porcentaje fijado anualmente sobre la totalidad de sus ingresos facturados, deducido el IGV y el IPM.

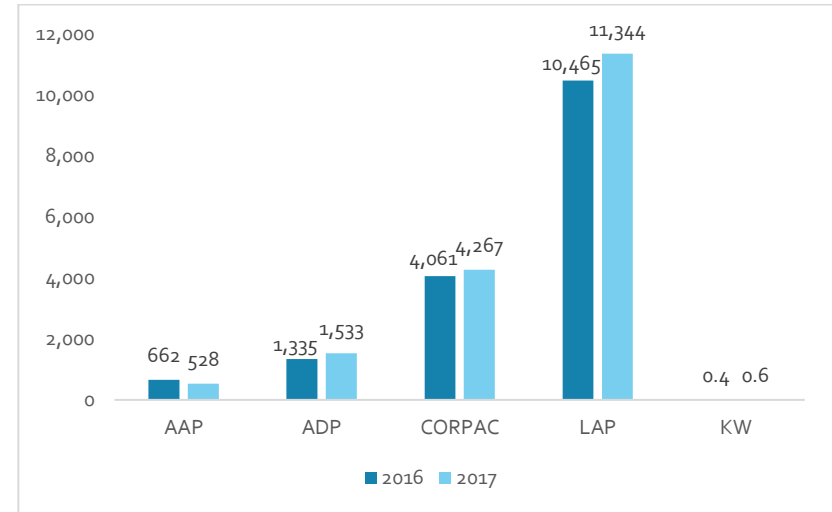
Durante el 2017, el pago por aporte por regulación de las entidades prestadoras registro un incremento de 7.0% en relación al 2016, al pasar de 16,5 millones a 17,7 millones.

Cuadro N° 23
Aporte por Regulación año 2017 S/.

Entidad Prestadora	2015	2016	2017	Var % (17/16)
Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	625,352.08	661,674.00	527,556.60	-20.3%
Aeropuertos del Perú S.A.	1,315,580.54	1,334,676.00	1,532,611.00	14.8%
Corporación peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.	3,514,287.00	4,060,736.00	4,267,264.00	5.1%
Lima Airport Partners S.R.L.	9,370,782.00	10,464,823.00	11,344,298.00	8.4%
Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.	335.17	370.00	606.00	63.8%
Total	14,826,336.79	16,522,279.00	17,672,335.60	7.0%

Al respecto, debemos señalar que la empresa concesionaria Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A. no inicia la ejecución de obras ni se encuentra en operaciones, por el cual no presenta ingresos regulados y no regulados, los únicos ingresos que presenta son por ingresos financieros.

Gráfico N° 27
Aporte por Regulación año 2017
(En miles de S/)



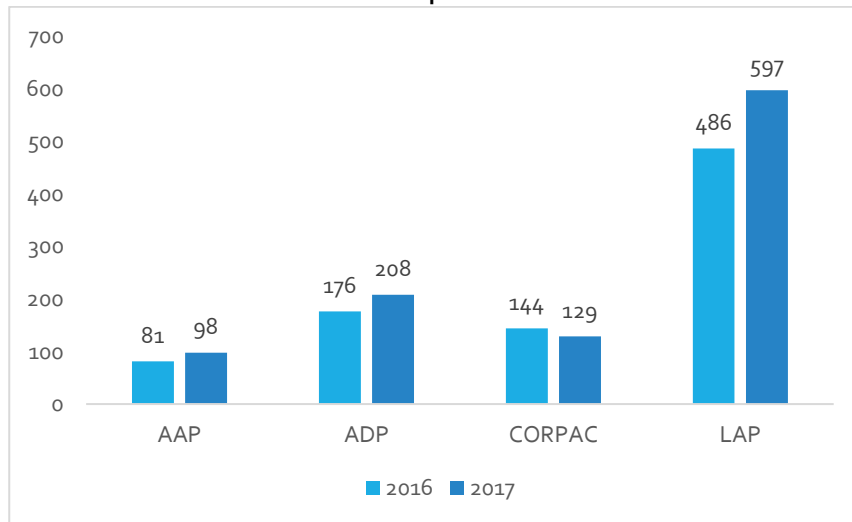
Asimismo, se observa que la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. ha realizado el pago por aporte por regulación, el cual representa el 64.2% del total de aporte por regulación.

X. GESTIÓN DE USUARIO

8.1 Atención de Reclamos

Durante el año 2017 se registraron un total de 1,032 reclamos en primera instancia, en materia aeroportuaria de infraestructura de transporte de uso público supervisadas por OSITRAN. De ese universo, el 57.8% (597 reclamos) fueron presentados en la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. y el 20.2% (208 reclamos) fueron presentados en la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. La Entidad Prestadora con el menor número de reclamos que tuvo fue Aeropuertos Andinos del Perú S.A. equivalente al 9.5 % del total de reclamos registrados.

Gráfico N° 25
Número de Reclamos por Entidad Prestadora



Asimismo, en el Cuadro N° 24 se observa que el Aeropuerto de Arequipa registra el mayor número de reclamos; en la cual registra 55 reclamos. El segundo Aeropuerto con mayor número de reclamos fue el Aeropuerto de Iquitos con 35 reclamos.

Cuadro N° 24
Número de reclamos por Aeropuertos

INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Dic	Total 2017
AEROPUERTOS													
1 CORPAC S A	9	7	12	11	18	6	13	9	11	11	12	10	129
2 Aeropuerto Jorge Chávez - LAP	45	53	49	52	38	42	44	53	45	64	54	58	597
3 Primer Grupo de Aeropuertos Regionales - ADP	11	23	15	11	17	14	13	31	18	18	24	13	208
Aeropuerto Anta-Huaraz	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Aeropuerto Cajamarca	5	4	0	0	1	1	0	5	3	2	1	1	23
Aeropuerto Chachapoyas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aeropuerto Chiclayo	1	3	2	1	2	0	3	3	0	3	8	2	28
Aeropuerto Iquitos	0	2	4	2	1	3	3	6	5	3	5	1	35
Aeropuerto Piura	1	5	0	4	2	1	2	4	3	3	4	3	32
Aeropuerto Pisco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aeropuerto Pucallpa	2	2	2	0	5	1	3	3	0	3	0	2	23
Aeropuerto Talara	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	4
Aeropuerto Tarapoto	2	4	3	1	2	3	1	4	3	1	4	2	30
Aeropuerto Trujillo	0	2	4	2	3	4	0	5	2	2	1	2	27
Aeropuerto Tumbes	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0	0	5
4 Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales - AAP	17	4	6	9	7	4	5	9	8	12	10	7	98
Aeropuerto Arequipa	13	4	3	4	5	2	3	8	1	5	5	2	55
Aeropuerto Ayacucho	0	0	2	2	0	0	1	0	5	1	2	0	13
Aeropuerto Juliaca	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	4
Aeropuerto Puerto Maldonado	2	0	0	2	1	1	1	0	1	0	2	1	11
Aeropuerto Tacna	1	0	1	1	1	1	0	0	1	6	1	2	15
Aeropuerto Andahuaylas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAL	82	87	82	83	80	66	75	102	82	105	100	88	1032

Al respecto, de la información remitida por el concesionario, los casos más frecuentes en materia de reclamos en los aeropuertos son:

- LAP: Por daños o pérdidas provocados por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de LAP y defectos en la información proporcionada a los usuarios respecto a las tarifas o condiciones del servicio prestado por LAP.
- AAP: Por daño/pérdida de bienes e información.
- ADP: Por calidad y oportuna prestación del servicio y daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.

XI. FUNCIÓN FISCALIZADORA Y SANCIONADORA

12.1 Procedimientos Administrativos Sancionadores -PAS

En cumplimiento de su función fiscalizadora y sancionadora, el OSITRAN se encuentra facultado a imponer sanciones a las entidades prestadoras por incumplimiento de obligaciones dispuestas por normas legales, normas técnicas y aquellas derivadas de los Contratos de Concesión. Asimismo, en ejercicio de su función supervisora, el OSITRAN puede aplicar penalidades a los concesionarios en los casos de incumplimiento de las obligaciones derivadas de los Contratos de Concesión. Así, a continuación, se detallan las sanciones y penalidades impuestas durante 2017.

Sanciones consentidas

En el 2017, se impusieron sanciones a las entidades prestadoras por un monto total equivalente a S/ 534,093 correspondiente a un total de 2 expedientes tramitados en los que se determinó la existencia de infracción.

Penalidades consentidas

Durante 2017, las penalidades aplicadas por el OSITRAN a los concesionarios aeroportuarios totalizaron un monto equivalente a S/ 351 mil, correspondiente a un expediente tramitado, donde se determinó la existencia de incumplimiento de las obligaciones establecidas en los Contratos de Concesión.

Cabe señalar que los montos de las penalidades impuestas son ingresos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), como Concedente de la infraestructura y de conformidad con lo establecido en los respectivos Contratos de Concesión.



© **OSITRAN**

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.

Jefatura de Contratos Aeroportuarios.

Calle Los Negocios 182 Piso 4, Surquillo, Lima – Perú.

Documento de Gestión Anual 2017

Colaboradores:

Danilo Campos Flores.

Cristian Ortiz Varias.